

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO



Warszawski Transport Publiczny

09/2022

30 LAT ZTM









WPROWADZAMY UŁATWIENIA

- W e-POP załatwisz sprawy nie wychodząc z domu.
- Bilet Metropolitalny kupisz w ponad **3 000** biletomatów.
- Bilet długookresowy możesz kupić w aplikacji mobilnej MOBI WAWA
- Kartę warszawiaka/nki otrzymasz:
  - szybciej - wystarczy zameldowanie w Warszawie,
  - na dłużej - aż do 31.12.2023 roku.

e-POP

WITAMY
W ELEKTRONICZNYM
PUNKCIE OBSŁUGI
PASAŻERÓW

WEJDŹ



Warszawski Transport Publiczny

AKTUALNOŚCI

FOTOREPORTAŻ

TEMAT NUMERU

WTP W PRAKTYCE

HISTORIA



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący: Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny: Łukasz Majchrzyk, Leszek Peczyński, Magdalena Potocka

Opracowanie graficzne, skład i łamanie: Agnieszka Buszka

Prenumerata: wtp.waw.pl (zakładka iZTM) www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

Same dobre wiadomości – metro dojechało na Bródno. Trzy nowe stacje – Zacisze, Kondratowicza i Bródno otwarte. Około czterech kilometrów podziemnej kolei to niby niewiele, ale jednocześnie bardzo dużo. To jakościowy skok w transporcie publicznym dla mieszkańców Targówka. Pociąg, który jedzie pod ziemią (czyli jest niewrażliwy na uliczny ruch, niepogodę czy kolejowe remonty, które uprzykrzają od kilku ładnych lat podróże koleją „naziemną" w aglomeracji warszawskiej) i może zabrać dwa razy więcej pasażerów niż wszystkie autobusy i tramwaje jadące z ulicy L. Kondratowicza w stronę centrum, jest bezkonkurencyjny w porównaniu z innymi rodzajami transportu. Czas podróży - 20 minut do centrum - bije na głowę jazdę prywatnym samochodem. A dalej – na Wolę i Bemowo a po przesiadce na stacji Świętokrzyska także na Żoliborz, Bielany, Mokotów, Ursynów również można pojechać metrem.

Podobnie jak w przypadku innych odcinków drugiej linii metra, z otwarciem nowych stacji i wydłużaniem się trasy podziemnej kolei, zmieniamy układ komunikacji naziemnej tak aby jak najlepiej wykorzystać metro i jednocześnie poprawić połączenia lokalne. I nie inaczej będzie teraz – ułatwiamy dojazd do metra mieszkańcom osiedli na Targówku, Białołęce oraz Marek i Ząbek. Pasażerowie z Białołęki będą mieli szybki dojazd do najbliższej stacji metra, a autobusy z podwarszawskich miejscowości skierujemy również do najbliższej dla nich stacji. Przedstawiamy obszernie nowe trasy autobusów Warszawskiego Transportu Publicznego.

Nowe stacje metra to nie tylko podziemna kolej, ale również zupełnie nowa rzeczywistość na poziomie ziemi. Ulice odbudowywane tam, gdzie były place budowy metra, zmieniają się w estetyczne, zielone, przyjazne dla wszystkich uczestników ruchu miejsca. Tak stało się na ulicy Świętokrzyskiej i Targowej po budowie centralnego odcinka M2, potem na Górczewskiej, Trockiej. Tak też będzie i na Targówku – na Zaciszu i na części głównej arterii Bródna, czyli ulicy L. Kondratowicza, taka przemiana jest już widoczna; trwają jeszcze prace budowlane na odcinku wzdłuż Parku Bródnowskiego.

W tym numerze świętujemy także 30 lat działania Zarządu Transportu Miejskiego. Trzydzieści lat temu władze Warszawy zdecydowały o oddzieleniu funkcji organizatora transportu od operatorów czyli firm wożących pasażerów. Wtedy taka forma organizacji transportu publicznego była w Polsce czymś nowym; dziś jest już w wielu miastach. Przypominamy nieco historię ZTM, także tę z przymrużeniem oka.

Kontynuujemy wątek „tramwajowy" w czasie dni Powstania Warszawskiego. Pokazujemy m.in. rysunki barykad ulicznych, w których były użyte szynowce. I pierwsze powojenne lata, gdy olbrzymim wysiłkiem warszawskich tramwajarzy, tramwaje wróciły na ulice w takiej roli, jaka jest dla nich najwłaściwsza – do wożenia pasażerów.

Życzymy przyjemnej lektury

Zbudujemy windy przy metrze Pole Mokotowskie

Rada m.st. Warszawy przyznała dodatkowe pieniądze na budowę wind na stację metra Pole Mokotowskie. Przygotowujemy się do zawarcia umowy z wykonawcą dźwigów.

Na sesji 8 września, warszawscy radni na wniosek Zarządu Transportu Miejskiego przyznali 4,9 mln zł na budowę trzech wind na stacji metra Pole Mokotowskie. Oferta złożona w przetargu na ich wykonanie opiewa na ponad 9,2 mln zł. ZTM miał na ten cel zarezerwowane 4,5 mln zł. Dzięki środkom zabezpieczonym przez radnych realizacja inwestycji będzie możliwa.

W sierpniu ogłosiliśmy przetarg na wykonanie dodatkowych dźwigów przy północnych wejściach na stację metra Pole Mokotowskie. Będą to trzy windy przy głowicy północnej, nieopodal ulicy Stefana Batorego. Dwoma z nich pasażerowie zjadą na poziom antresoli z wejść: wschodniego i zachodniego – po obu stronach Alei Niepodległości, przy już istniejących zejściach do metra na wysokości ulicy G. Bruna. Trzecia winda połączy poziom antresoli z poziomem peronu.

Wykonawca przygotuje także nowe oznakowanie dotykowe oraz wymieni na całej północnej głowicy stacji Pole Mokotowskie istniejące oznakowanie (listwy prowadzące i metalowe guzki). Pojawią się również zaktualizowane mapy tyflograficzne, uwzględniające nowe windy. Na prace będzie miał 12 dnia podpisania umowy.

Południowa część pierwszej linii metra była projektowana i budowana w latach 80 i 90-tych, dlatego niektóre rozwiązania tam zastosowane nie wytrzymują próby czasu, m.in. windy ułatwiające dostanie się do podziemnej kolei nie były budowane przy wszystkich wejściach. Później budowane odcinki od początku są pomyślane tak, żeby dostęp do peronów był łatwy i wygodny z każdego miejsca. Starsze stacje linii M1 są systematycznie modernizowane i windy dobudowano już na stacjach Imielin (dwie), Stokłosy (dwie), Ursynów (dwie), Racławicka (jedna) i Służew (jedna).

Stacja metra Pole Mokotowskie powstała ponad 25 lat temu, razem z pierwszym oddanym do użytku odcinkiem linii M1 i windy ułatwiające wejście na stację zbudowano tylko po jej południowej stronie. ▪

Więcej zielonych torów w Warszawie

Już wkrótce długość zielonych torów w stolicy znowu się powiększy. Łącznie będzie to już 28 km. Tym razem zazielenią się trasy w sercu miasta – Aleje Jerozolimskie i Jana Pawła II. Tramwaje Warszawskie podpisały umowę z wykonawcą.

Dotychczas warszawska spółka zazieleniała trasy poza centrum. Dzięki ostatniemu porozumieniu rozchodnikiem pokryte zostaną dwa odcinki sieci tramwajowej Śródmieścia: 570 metrów w Alejach Jerozolimskich między placem A. Zawiszy a ulicą Żelazną oraz 668-metrowy odcinek na al. Jana Pawła II między rondem ONZ a dworcem Warszawa Centralna. Łączna powierzchnia obydwu torowisk, gdzie tłuczeń zostanie przykryty zieloną powierzchnią, przekracza 4 tys. m kw.

Zielone tory w centrum będą pokryte ośmioma gatunkami rozchodnika. Gdy roślina będzie kwitła, torowisko będzie zmieniało kolor. Rozchodnik zostanie posadzony na podłożu do uprawy roślin, a pod nim znajdzie się warstwa do magazynowania wody. Do rozłożenia rozchodnika trzeba będzie przygotować także tory. Ekipy techniczne zajmą się ich regulacją, oczyszczeniem tłucznia i zabezpieczeniem ich żywicą. Prace zaplanowano w godzinach nocnych, więc nie będą wymagały wstrzymywania ruchu tramwajowego.



Za realizację będzie odpowiadać firma Werde, która na rozłożenie rozchodnika będzie miała 60 dni od podpisania umowy. Wykonawca będzie również dbał o rośliny przez najbliższe 3 lata.

Nowe zielone technologie

Obecnie w mieście jest już 27 km zielonych torów. Wraz z zazielenieniem torów w Alejach Jerozolimskich i na Jana Pawła II ich długość wzrośnie do 28 km. Tramwajarze, głównie podczas remontów, zastępują tradycyjną konstrukcję torowisk zielonym dywanem.

Rozchodnik początkowo eksperymentalnie został posadzony na ulicy Obozowej, obecnie – dzięki temu, że nie potrzebuje podlewania – trafia też na inne ulice. Zielone tory w centrum będą pierwszymi, na których zostanie zastosowana nowa technologia – nie będzie konieczna ich pełna przebudowa, co pozwoli również obniżyć koszty zazieleniania stolicy.

Jeszcze więcej zieleni

Inwestycje tramwajowe w Warszawie, które będą prowadzone w ciągu najbliższych dwóch lat, będą miały

jeszcze więcej nowych zielonych rozwiązań. Zielone torowiska pojawią się wzdłuż budowanych tras na ulicy M. Kasprzaka, J. Gagarina i do Wilanowa. Przy nowych torach tramwajarze zaplanowali też posadzenie wysokich, wyrośniętych drzew.

Na trasie do Wilanowa, której budowa trwa od połowy sierpnia, nawet w węższych miejscach, gdzie nie można byłoby myśleć o drzewach, pojawią się specjalnie formowane egzemplarze. Oprócz tego przewidziano posadzenie zwykłych drzew. Nasadzenia pojawią się także na części peronów.

Tramwajarze pracują nad kolejnymi zielonymi inwestycjami. Jedną z nich jest powstająca zajezdnia Annopol. Obiekt w dużym stopniu będzie zasilany z odnawialnych źródeł energii. Będzie również odzyskiwał wodę deszczową.

Przystanek Politechnika. Czytał Tomasz Knapik

We wtorek 6 września minęła pierwsza rocznica śmierci Tomasza Knapika, legendarnego lektora filmowego, którego głos słyszymy w komunikacji miejskiej. Stolica pamięta o tej rocznicy – na przystankach przy Placu Politechniki zawisły plakaty przypominające Tomasza Knapika.

Wybór miejsca nie jest przypadkowy, bo lektor był też wykładowcą Politechniki Warszawskiej. Plakaty będą wisieć przez miesiąc na przystankach tramwajów linii 4, 15, 35, 36 i 78.

Frazę „czytał Tomasz Knapik" ma w pamięci każdy, kto oglądał filmy w latach 90. Jeśli ktoś chce przypomnieć sobie ten niepowtarzalny głos, wystarczy, że kupi bilet i wsiądzie do autobusu lub tramwaju. Zapowiedzi nagrane przez Tomasza Knapika nadal są emitowane w pojazdach.

Jednak nowych linii i nowych przystanków przybywa. Nowe zapowiedzi nagrywa obecnie syn Tomasza – Maciej Knapik. Na początek nagranych zostało 40 komunikatów. Głosy Knapika seniora i juniora w nowych zapowiedziach przystankowych zostały połączone w jedno. Do frazy „następny przystanek" wypowiadanej przez pana Tomasza dołączona jest nazwa konkretnego przystanku dodana przez pana Macieja.

Zapowiedzi głosowe w stołecznych pojazdach zaczęły być nagrywane w 2008 roku, gdy do Warszawy przyjechała pierwsza partia autobusów z wpisanym w specyfikacji systemem zapowiedzi głosowych. Praca była tytaniczna – na początek trzeba było nagrać kilka tysięcy fraz. Umowa obejmowała też aktualizacje, czasami trzeba było dogrywać komunikaty specjalne.

Karty na 30-lecie ZTM

Poznaliśmy zwycięzców konkursu „#30lecieZTM", których prace uświetnią jubileusz 30-lecia Zarządu Transportu Miejskiego.



Tak prezentują się grafiki zwycięzców w konkursie na projekt Warszawskiej Karty Miejskiej. Organizatorem jest Zarząd Transportu Miejskiego, który przygotował konkurs z okazji obchodzonego w tym roku 30-lecia.

Na konkurs wpłynęły 22 prace, w większości wykonane jako projekty graficzne. Komisja Konkursowa, złożona z pracowników Zarządu Transportu Miejskiego, spośród spełniających wymogi formalne regulaminu wybrała grafiki najbardziej pomysłowe, odnoszące się do ekologicznego aspektu komunikacji miejskiej i posiadające interesujące walory estetyczne.

Każdy ze zwycięzców konkursu otrzyma Warszawską Kartę Miejską z zakodowanymi na nich biletami długookresowymi.

Warszawska Karta Miejska to nie tylko bilet – w połączeniu z e-hologramem daje możliwość korzystania z wielu atrakcyjnych zniżek w różnych kategoriach, m.in. kulturze, edukacji, rekreacji, zdrowia czy gastronomii.

Osobowość WTP – przyznano nagrody w konkursie

Po raz kolejny wręczono nagrody w konkursie „Osobowość Warszawskiego Transportu Publicznego przyjazna pasażerom". W tym roku laureatami zostali pracownicy Tramwajów Warszawskich, Miejskich Zakładów Autobusowych i Mobilisu.

„Osobowość Warszawskiego Transportu Publicznego przyjazna pasażerom" jest cyklicznym konkursem dla operatorów świadczących usługi przewozowe. Zgłaszają pracowników, którzy lubią swoją pracę, nie unikają zawodowych wyzwań, a pasażerowie i współpracownicy zawszę mogą na nich liczyć.

– Warszawski transport miejski to nie tylko nowy tabor, to nie tylko nowe stacje metra, ale to przede wszystkim ludzie. A ludzi mamy doskonałych. Kierowców, motorniczych – wszystkich tych, którzy pracują na co dzień po to, żeby komunikacja miejska działała perfekcyjnie, żeby dowozić ludzi z jednego punktu do drugiego. Bardzo wielu z nich robi znacznie więcej – angażuje się w życie miasta, reaguje w trudnych sytuacjach. I dzisiaj właśnie takich ludzi nagradzaliśmy – powiedział Rafał Trzaskowski, prezydent m.st. Warszawy, dziękując wszystkim nagrodzonym.

– Składamy dziś wielkie podziękowania dla wszystkich tych, którzy angażują się w transport publiczny i sprawiają, że każdego dnia jest on tak wysoko oceniany. Poza tym, że profesjonalnie i z zaangażowaniem wykonujecie swoją pracę w trudnych warunkach na terenie miasta i aglomeracji warszawskiej, wykazujecie się też dodatkową empatią i charakterem, udzielacie pomocy w krytycznych sytuacjach. Dziękujemy Wam za tę postawę – mówiła Katarzyna Strzegowska, dyrektorka Zarządu Transportu Miejskiego.

W konkursie przewidziano dwie kategorie: „Bohater WTP" i „Wybitny pracownik WTP".

Bohaterowie WTP

Bohaterami są osoby, które uratowały życie lub zdrowie pasażerów. W tej kategorii zostali nagrodzeni pracownicy Miejskich Zakładów Autobusowych: **Piotr Sękowski** i **Mariusz Zwoliński** oraz Tramwajów Warszawskich: **Tadeusz Daniluk**, **Kamil Krzyżewski**, **Damian Miałkowski**, **Wojciech Opyca** i **Adam Racki**.

Tadeusz Daniluk jest motorniczym. Podczas wykonywania obowiązków służbowych zauważył bójkę pasażerów. Poinformował centralę ruchu o zdarzeniu i poprosił o interwencję służb. Chwilę później rozdzielił bijących się mężczyzn, dzięki czemu nie doszło do eskalacji konfliktu i ewentualnych cięższych obrażeń u pasażerów.

Kamil Krzyżewski (także motorniczy tramwaju) latem ubiegłego roku na przystanku, nieopodal placu zabaw, zauważył dziewczynkę, która zbliżała się na rowerku do skrzyżowania. Nie dostrzegł w pobliżu opiekuna dziecka, więc wybiegł z pojazdu i zatrzymał dziecko. Jak się później okazało, mama dziewczynki była zbyt daleko, aby zdążyć do niej dobiec.

Damian Miałkowski podczas prowadzenia tramwaju usłyszał komunikat o zaginięciu chłopca. Na podstawie podanego opisu rozpoznał go, gdy ten wsiadał do jego składu. Damian skontaktował się ze służbami i uzgodnił, że policja odbierze dziecko na umówionym przystanku. Zbliżając się do niego zauważył jednak, że chłopiec chce wysiąść, a policjantów jeszcze nie ma. Zatrzymał tramwaj przed przystankiem bez otwierania drzwi i podszedł do chłopca, który przyznał, że oddalił się od domu i chce do niego wrócić. Motorniczy zaopiekował się dzieckiem do momentu przybycia służb.

Wojciech Opyc i **Adam Racki** pracują w Tramwajach Warszawskich jako instruktorzy nadzoru ruchu. Jeden z ubiegłorocznych wrześniowych dni był dla nich bardzo pracowity. Najpierw interweniowali w bójce kierowców samochodów. Rozdzielili ich, udrożnili ulicę i udzielili pierwszej pomocy poszkodowanemu. Później ruszyli na pomoc kobiecie potrąconej przez samochód, która doznała poważnego urazu głowy. Mężczyźni błyskawicznie udzielili jej pomocy i utrzymywali funkcje życiowe do czasu przyjazdu służb ratunkowych.

Piotr Sękowski jest kierowcą w Miejskich Zakładach Autobusowych. W trakcie pracy zauważył, że osoba z niepełnosprawnością próbowała wjechać na przejście dla pieszych, ale wózek się wywrócił. Piotr zatrzymał się i pomógł kobiecie – ustawił wózek, pomógł jej usiąść i pozbierał rozrzucone zakupy. Pasażerów czekających w autobusie przeprosił za niewielkie opóźnienie.

Mariusz Zwoliński pracuje w Miejskich Zakładach Autobusowych jako kierowca. Obronił 12-letnią dziewczynkę przed pedofilem. Dziecko jechało do szkoły autobusem, który był prawie pusty. Na jednym z przystanków do dziewczynki dosiadł się mężczyzna, choć wokół było wiele wolnych miejsc. Zaczął ją zagadywać i wypytywać, gdzie mieszka. Mariusz obserwował sytuację w lusterku. Nie wahał się zareagować – kazał mężczyźnie się przesiąść, a dziewczynkę zaprosił bliżej kabiny.

Wybitni pracownicy WTP

W tej kategorii uhonorowane zostają osoby wyróżniające się zaangażowaniem i inicjatywą oraz pozytywnym stosunkiem do pasażerów, współpracowników i przełożonych.

Pierwsze miejsce zajął **Marcin Kwiatkowski** z Tramwajów Warszawskich, drugie **Joanna Zwolińska** z Mobilisu, a trzecie **Aleksander Choromański** z Miejskich Zakładów Autobusowych.

Marcin Kwiatkowski jest motorniczym. W ubiegłym roku zatrzymał wandala, który zniszczył tramwaj. Gdy kończył kurs, zauważył dwóch mężczyzn robiących

coś przy drugim wagonie. Okazało się, że malowali graffiti. Gdy dostrzegli motorniczego, uciekli, ale ten zauważył ich podczas kolejnego kursu. Przy pomocy pasażera udało mu się zatrzymać jednego z wandali i przekazać go w ręce policji.

Joanna Zwolińska pracuje w służbie zabezpieczenia ruchem. Aktywnie angażuje się w życie zajezdni, organizuje w szkole zajęcia bezpiecznego podróżowania komunikacją miejską oraz chętnie bierze udział w działaniach promujących WTP.

Aleksander Choromański jest dyspozytorem. Poza wykonywaniem obowiązków służbowych wkłada mnóstwo energii w działania edukacyjne – bierze udział w przedsięwzięciach promujących transport publiczny, zajęciach edukacyjnych oraz jako przewodnik podczas Nocy Muzeów.

Konkurs „Osobowość Warszawskiego Transportu Publicznego przyjazna pasażerom" organizowany jest przez Zarząd Transportu Miejskiego od 2017 r.



Pętle kompleksowo zadbane

Kompleksowe porządki na pętlach komunikacji miejskiej. Jest wśród nich nie tylko mycie wiat, zamiatanie i opróżnianie koszy, ale również pielęgnacja zieleni i sadzenie kwiatów. Przyjrzyjmy się, jak o pętle dba Zarząd Oczyszczania Miasta (ZOM).

Na pętlach spotyka się kilka, a czasem nawet kilkanaście linii komunikacji miejskiej, co oznacza większą liczbę pasażerów korzystających z przystanków. Zarząd Oczyszczania Miasta dostosowuje częstotliwość sprzątania do potrzeb, dlatego na węzłach przesiadkowych, gdzie ruch jest wzmożony, zleca codzienne zamiatanie chodników. Tak jest na pętlach np. Wiatraczna, Dworzec Zachodni, Dworzec Południowy czy Metro Marymont.

- Patrzymy na pętle jako na miejsca, które dzięki regularnemu serwisowi czystościowemu mogą uprzyjemniać podróżowanie komunikacją miejską. Zadbane przystanki to nie tylko korzyści estetyczne, ale przede wszystkim bezpieczeństwo osób oczekujących na tramwaj czy autobus. Nasze prace kształtują jakość przestrzeni publicznej i poprawiają komfort życia mieszkańców – mówi dyrektor Zarządu Oczyszczania Miasta, Tadeusz Jaszczołt.

Czyszczenie na mokro

W serwis porządkowy pętli wchodzi również regularne mycie wiat. Podczas takiego sprzątania w pierwszej kolejności znikają nielegalne ogłoszenia. Następnie do czyszczenia wykorzystywana jest woda pod ciśnieniem, której strumień dociera w najmniejsze zakamarki i dokładnie usuwa brud. W ten sposób myte są wszystkie elementy wiaty – szyby, dach, ławki, gabloty i chodnik. Od wiosny do jesieni, czyli w okresie kiedy porządki można prowadzić przy użyciu wody, odbywa się to średnio 4 razy.

Największa konstrukcja przystankowa, której czyszczenie zleca ZOM, to zadaszenia pętli autobusowej przy Dworcu Centralnym. Prace prowadzone w tym miejscu wymagają zmiany organizacji ruchu autobusów. Do porządków wykorzystywane są podnośniki i myjki ciśnieniowe, a niektóre z elementów obiektu można wyczyścić dopiero po dostaniu się na dach konstrukcji.

Do tego na bieżąco czyszczone są wiaty i kosze pomazane przez wandali. Kontrowersyjne i obraźliwe napisy czy pseudograffiti usuwane są wodą i środkami biodegradowalnymi. Informacje o lokalizacji infrastruktury do umycia zbierają podczas codziennej pracy kontrolerzy ZOM. Bardzo przydatne są także zgłoszenia od uważnych pasażerów, kierowane do Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115.

Kosze regularnie opróżniane

Na każdym przystanku pętli autobusowej i tramwajowej stoją kosze, które są codziennie opróżniane. Częstotliwość, z jaką ekipy porządkowe wybierają śmieci, jest uzależniona od intensywności zapełniania pojemników i jest dostosowana do potrzeb. Latem, w miejscach, gdzie jest najwięcej pasażerów, np. na pętli autobusowej Metro Wilanowska, odbywa się to nawet 4 razy na dobę.

Zielono na pętlach

Oprócz dbania o porządek, Zarząd Oczyszczania Miasta zajmuje się zielenią na 60 pętlach komunikacji miejskiej. To w sumie około 11,5 ha powierzchni do pielęgnacji. Rośliny sadzone w przestrzeni miejskiej muszą radzić sobie z wysokimi temperaturami, suszą i zanieczyszczeniem powietrza. Kluczowy jest dobór odpowiednich gatunków, a następnie właściwa pielęgnacja.

- Wśród zieleni zdecydowanie przyjemniej jest czekać na przyjazd autobusu czy tramwaju. Ale znaczenie roślin w mieście, w tym również na pętlach, jest dużo większe. Oprócz tego, że poprawiając jakość powietrza korzystnie wpływają na środowisko, to także tworzą naturalne bariery przeciwsłoneczne, przeciwwiatrowe i dźwiękochłonne. Korzyści płynące z naszej troski o kwiaty, krzewy i drzewa na pętlach są zawsze wymierne – mówi dyrektor ZOM.

W projektowaniu zieleni na pętli trzeba uwzględnić podziemne i naziemne instalacje, z którymi nie mogą kolidować rozrastające się korzenie czy korony drzew. Drzewa muszą być sadzone w odpowiedniej odległości od trakcji i technicznej infrastruktury pętli, jednak udaje się wygospodarować na nie miejsce. Wiosną ZOM zrealizował projekt z budżetu obywatelskiego i posadził na pętli Marymont ponad 1000 roślin – czerwone dęby oraz krzewy róż i śnieguliczek.

Do prawidłowego wzrostu rośliny potrzebują przede wszystkim wody. Częstotliwość podlewania zieleni na pętlach zawsze jest dostosowana do warunków atmosferycznych. W deszczowe dni nawadnianie jest wstrzymywane.

Kolejnym elementem pielęgnacji jest usuwanie chwastów, które są silną konkurencją dla roślin. Chwasty szybko się rozrastają, zabierają składniki pokarmowe i wodę. Rozwijają się na nich choroby czy szkodniki, które łatwo przechodzą na inne rośliny, dlatego tak ważne jest systematyczne pielenie. W powstrzymywaniu rozrostu niepożądanych roślin pomaga też ściółkowanie, czyli rozsypanie zmielonej kory. Dodatkowo chroni ziemię przed szybkim parowaniem wody.

Żeby rośliny lepiej rosły, ładniej kwitły, były mocniejsze i dobrze owocowały, niezbędne jest ich przycinanie. Pracownicy firm dbających o zieleń regulują gałęzie rosnące zbyt blisko linii wysokiego napięcia, zagrażające bezpieczeństwu ludzi lub mienia. Strzyżone są także rozrastające się krzewy, zwłaszcza, gdy rosną w sąsiedztwie chodników czy ścieżek rowerowych.

Pętle pełne kwiatów

Na pętlach autobusowych i tramwajowych rośnie kilka tysięcy pięknych i kolorowych kwiatów. Aranżacja kwietników zmienia się wraz z porami roku. Wiosną, kiedy robi się cieplej, pasażerowie podziwiają krokusy i tulipany, a następnie kompozycje z kolorowych bratków. W tym roku dominowały niebiesko-żółte barwy, czym Zarząd Oczyszczania Miasta okazał solidarność z gośćmi z Ukrainy. Latem królują begonie i pelargonie w zestawieniu z ozdobnymi trawami i ażurowymi gaurami. Jesienią na kwiatowych wieżach zagoszczą wrzosy, wrzośce i kapusta ozdobna.

Bezpiecznie dzięki czystości

Zarząd Oczyszczania Miasta dba kompleksowo o pętle komunikacji miejskiej. Poza regularnym sprzątaniem przez cały rok prowadzi także działania interwencyjne, gdy trzeba np. posprzątać rozbite szkło czy usunąć pseudograffiti. Jesienią ekipy porządkowe zbierają liście, a zimą odśnieżają, skuwają lód i posypują przystanki piaskiem. Stały monitoring czystości na przystankach prowadzą kontrolerzy Zarządu Oczyszczania Miasta oraz Zarządu Transportu Miejskiego. ▪



BUSY NA PASY



ulica Puławska



Aleja Armii Ludowej



ulica Raszyńska



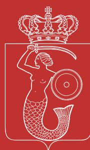
al. Stanów Zjednoczonych



ulica Kijowska



ulica Radzymińska





30 lat Zarządu Transportu Miejskiego

Zarząd Transportu Miejskiego organizuje i nadzoruje komunikację miejską od 30 lat. W ciągu trzech dekad zdecydowanie rozszerzono ofertę przewozową, wymieniono wysłużone autobusy i tramwaje na nowoczesne pojazdy oraz zrealizowano liczne inwestycje – wybudowano metro, nowe linie tramwajowe i sieć parkingów przesiadkowych.

Zarząd Transportu Miejskiego został utworzony na mocy uchwały Rady m.st. Warszawy z 16 grudnia 1991 r. Formalnie rozpoczął działalność 1 stycznia 1992 r. Jego głównymi zadaniami były: zarządzenie transportem miejskim, tworzenie form organizacyjnych transportu miejskiego odpowiadających potrzebom aglomeracji warszawskiej i prowadzenie badań nad właściwym i sprawnym funkcjonowaniem transportu miejskiego.

Powołanie ZTM było jednoznaczne z zastąpieniem Miejskich Zakładów Komunikacyjnych (funkcjonujących od 1964 r.), organizatorem i nadzorcą komunikacji zbiorowej, czyli ZTM oraz operatorami – Miejskimi Zakładami Autobusowymi i Tramwajami Warszawskimi.

Tak o przyczynach podziału MZK mówił pierwszy dyrektor ZTM Kazimierz Kulig: - Po pierwsze, poza faktem wożenia pasażerów, od strony technicznej nic nie łączy autobusów, tramwajów i wówczas raczkującego metra. Po drugie, chęć – a właściwie potrzeba – rozdzielenia funkcji nadzoru ruchu, kontroli i strategii komunikacyjnej od funkcji eksploatacyjnej, a więc uzyskania stanu, w którym zamawiający usługi w sposób instytucjonalny mógłby sprawować kontrolę.

Początki działalności ZTM nie były proste. Warszawa dysponowała niewystarczającą liczbą autobusów i tramwajów, w dodatku mocno wyeksploatowanych oraz nieszczelnym systemem biletowym.

PRZEWOZIMY

W 1994 r. Warszawa była obsługiwana przez tramwaje 27 linii o łącznej długości 404 km i autobusy 159 linii o długości 2 366 km. Dziś Warszawski Transport Publiczny to 335 linii autobusowych, tramwajowych i kolejowych – prawie dwa razy więcej niż na początku lat dziewięćdziesiątych. Codziennie na ulicach i torach jest ponad 2,6 tys. pojazdów, które miesięcznie przejeżdżają prawie 20 mln kilometrów czyli ponad 60 proc. więcej niż 30 lat temu. W 1995 r. pojazdy komunikacji miejskiej pokonały ponad 139 mln wozokilometrów, a w 2021 – ponad 218 mln wzkm.

Metro, SKM i eLki

W 1995 r., po 12 latach budowy, oddano do użytku pierwszy odcinek pierwszej linii metra z Kabat do Politechniki. Cała pierwsza linia Kabaty – Młociny, łącząca południową i północną część miasta ze Śródmieściem, została ukończona w 2008 r.

W 2015 r. metro po raz pierwszy przejechało pod Wisłą i centralnym odcinkiem drugiej linii połączyło rondo I. Daszyńskiego z Dworcem Wileńskim. W 2022 r., po kolejnych etapach prac, pociągi podziemnej kolei jeździły pomiędzy stacjami Bemowo na Bemowie a Bródno na Targówku, co oznaczało szybką i wygodną podróż dla mieszkańców wschodniej i zachodniej części miasta.

Pierwszy w Polsce miejski przewoźnik kolejowy – Szybka Kolej Miejska został powołany w 2005 r. Była to odpowiedź na potrzeby osób mieszkających w dzielnicach położonych na obrzeżach Warszawy oraz w aglomeracji. Niechętnie korzystali oni z pociągów wcześniej Polskich Kolei Państwowych, a później Kolei Mazowieckich bo potrzebowali dwóch biletów – kolejowego i miejskiego.

Nowa spółka kolejowa rozpoczęła działalność od jednej linii – S1 na trasie Warszawa Zachodnia – Warszawa Falenica. Początkowo pociągi nie cieszyły się zbyt dużą popularnością, przede wszystkim ze względu na brak możliwości ułożenia cyklicznego rozkładu jazdy oraz szeroką ofertę prywatnych przewoźników autobusowych.

Z czasem pociągami SKM zaczęto obsługiwać kolejne linie, a ich popularność rosła. Istotnym przedsięwzięciem inwestycyjnym było oddanie w 2012 r. łącznika kolejowego Warszawa Służewiec – Warszawa Lotnisko Chopina. Tym samym pociągi SKM połączyły centrum Warszawy z lotniskiem. Obecnie SKM obsługuje trzy linie o łącznej długości ponad 100 km: S1 Otwock – Pruszków, S2 Sulejówek Miłosna – Warszawa Lotnisko Chopina i S3 Wieliszew – Warszawa Zachodnia.

Istotny wkład w rozwój komunikacji w aglomeracji miało uruchomienie w 2009 r. pierwszych linii lokalnych L. Pierwsze z nich połączyły Piaseczno z Jankami i Wolą Mrokowską oraz Lesznowolę z Mysiadłem. Ideą nowego rozwiązania było utworzenie sieci połączeń lokalnych, które będą dowoziły mieszkańców podwarszawskich miejscowości do istniejących linii kolejowych i autobusowych. W połowie 2022 r. autobusami L mogli jeździć mieszkańcy 27 podwarszawskich gmin. Do dyspozycji mieli 49 linii o łącznej długości ponad 850 km.

Autobusy i tramwaje

Na przełomie lat 80. i 90. XX w. po warszawskich ulicach jeździły wyeksploatowane i wysokopodłogowe pojazdy. Korzystanie z nich było szczególnie uciążliwe dla osób z niepełnosprawnościami i podróżujących z dziećmi w wózkach.

Kontroler biletów Ryszard Blachowski wspomina jedną z podróży autobusem linii podmiejskiej na początku lat 90.: - Kiedyś jechaliśmy na kontrolę do Legionowa, a tam w ikarusie dziura na 20 cm, a na zewnątrz minus 20 stopni.

Zmiany na stołecznych ulicach zapoczątkowano w 1994 r. wprowadzeniem pierwszych niskopodłogowych autobusów – neoplanów. Dwa lata później pojawił się pierwszy tramwaj z niską podłogą.

Przez następne lata systematycznie stary tabor zastępowano pojazdami nowymi, niskopodłogowymi i przyjaznymi środowisku naturalnemu. Ostatni ikarus zjechał z ulic w 2013 r. Od tego czasu wszystkie stołeczne autobusy są niskopodłogowe. W 2012 r. rozpoczęła się warszawska przygoda z autobusami nisko- i zeroemisyjnymi. Pierwsze były cztery hybrydowe solarisy, a z czasem dołączyły do nich pojazdy o napędzie gazowym i elektrycznym.

Obecnie operatorzy wyjeżdżają na ulice 333 autobusami gazowymi (18,4 proc. wszystkich autobusów), 162 elektrycznymi (8,9 proc.) i 70 hybrydowymi (3,8 proc.).

Kamieniem milowym w rozwoju i wymianie parku taborowego Tramwajów Warszawskich było podpisanie w 2009 r. tzw. kontraktu stulecia z bydgoską Pesą na dostarczenie 186 tramwajów niskopodłogowych. W 2012 r. z warszawskich ulic wycofano najstarsze składy typu 13N. Kolejny duży kontrakt na 123 tramwaje podpisano z koreańskim Hyundaiem w 2019 r. Pierwsze z pojazdów wożą warszawiaków od 2021 r., a wszystkie dotrą do stolicy do 2023 r. Będzie to oznaczało wymianę znacznej części kilkudziesięcioletniego taboru na nowy.



BUDUJEMY

Ostatnich 30 lat w warszawskiej komunikacji to wiele potężnych inwestycji, które zdecydowanie usprawniły poruszanie się po mieście.

Metrem z południa na północ i pod Wisłą

W 1995 r. po raz pierwszy pociągi metra pokonały odcinek podziemnej kolei z Kabat do Politechniki. Dzień po uruchomieniu metra „Gazeta Stołeczna" w weekendowym wydaniu z 8-9 kwietnia donosiła: Warszawiacy oblegali metro przez cały dzień. Był potworny ścisk. Wagoniki kursowały nieregularnie i trzeba było wiele cierpliwości, aby zdobyć miejsce w środku. Naporu tłumu nie wytrzymała technika (…). Rozbawiona młodzież penetrowała stacje. Największą atrakcją okazały się automatycznie otwierane windy dla osób na wózkach. Niepełnosprawni nie mieli szans – kabiny okupowały tłumy nastolatków. Na stacji Kabaty trzech młodych ludzi utknęło, gdy nawaliła fotokomórka. Na szczęście okazało się, że drzwi otwierają się także „na pych". Naporu tłumu nie wytrzymały również ruchome schody. - „Chwileczkę" – zatrzymał mnie pracownik metra. - „Jest tak dużo ludzi, że blokuje się fotokomórka".



Na dokończenie pierwszej linii metra i pokonanie całej trasy do Młocin trzeba było poczekać 13 lat. Do stacji Centrum pociągi dojechały w 1998 r., do stacji Ratusz Arsenał w 2001 r., a w 2003 r. do Dworca Gdańskiego. W 2005 r. metro przedłużono do pl. T. W. Wilsona, rok później do Marymontu, a w 2008 r. oddano do użytku ostatnie cztery stacje: Słodowiec, Stare Bielany, Wawrzyszew i Młociny (wraz z węzłem przesiadkowym).

Pierwsza linia podziemnej kolei mierzy 23 km i liczy 21 stacji. Zapewnia doskonałe połączenie mieszkańcom południowych i północnych dzielnic ze Śródmieściem.

Dwa lata po oddaniu do użytku całej pierwszej linii metra rozpoczęto budowę drugiej łączącej wschodnią i zachodnią część Warszawy.

W 2015 r. pierwsi pasażerowie pojechali odcinkiem centralnym drugiej linii. Mieli do dyspozycji fragment trasy z siedmioma stacjami: Rondo Daszyńskiego, Rondo ONZ, Świętokrzyska, Nowy Świat-Uniwersytet, Centrum Nauki Kopernik, Stadion Narodowy i Dworzec Wileński.

W 2019 r. drugą linię wydłużono we wschodniej części Warszawy o trzy stacje: Szwedzka, Targówek Mieszkaniowy i Trocka. Rok później pasażerowie dojechali podziemną koleją do wolskich stacji: Płocka, Młynów i Księcia Janusza. W 2022 r. otwarto kolejne stacje na Woli i Bemowie – Ulrychów i Bemowo oraz na Targówku ¬ Zacisze, Kondratowicza i Bródno.

Obecnie trwają prace nad kolejnymi stacjami na zachodzie: Lazurowa, Chrzanów i Karolin wraz ze Stacją Techniczno-Postojową Karolin.

Druga linia metra będzie mierzyła 30 km i liczyła 21 stacji. Zapewni szybkie połączenie ze Śródmieściem i możliwość przesiadki na pierwszą linię mieszkańcom Targówka i Białołęki, Pragi-Północ, Woli i Bemowa a także sąsiednich miejscowości aglomeracji.

Tramwajem po Białołęce i Bemowie

Obok budowy metra przez ostatnie lata duży nacisk kładziono na rozwój sieci tramwajowej.

Od 2021 r. mieszkańcy Warszawy mogą korzystać z linii tramwajowej łączącej pierwszą linię metra z Winnicą na Białołęce. Tramwaje wyruszają z węzła przesiadkowego Młociny, przejeżdżają przez most M. Skłodowskiej-Curie i w drodze do Winnicy obsługują osiedle

Tarchomin i Nowodwory. Trasa mierzy 8 km, a składy zatrzymują się na 10 przystankach. Trasę budowano w kilku etapach.

Pierwszy odcinek z Młocin przez most do przystanku Stare Świdry oddano do użytku w 2013 r. Rok później tramwaje dojechały do Tarchomina Kościelnego, a w 2017 r. do Nowodworów. W 2021 r. zakończono prace przy ostatnim odcinku do Winnicy.

W 1992 r., po 13 latach budowy, składy pojechały odcinkiem od Cmentarza Wolskiego do pętli Os. Górczewska. Pięć lat później oddano do użytku fragment od Nowego Bemowa do ulicy Dywizjonu 303 i pętli Koło, a w 2005 r. od Nowego Bemowa do ulicy W. Broniewskiego na Bielanach. W 2015 r. tramwaje pojechały nowym dwukilometrowym odcinkiem trasy tramwajowej na Bemowie wzdłuż ulicy Powstańców Śląskich pomiędzy Radiową a Górczewską. Inwestycja była o tyle istotna, że połączyła dwa istniejące odcinki torów wzdłuż ulicy Powstańców Śląskich, a tym samy udało się domknąć obwodnicę tramwajową Warszawy.

przystanku kolejowym – Warszawa Anin. Rok 2010 przyniósł drugi obiekt przy stacji metra Młociny. Kolejne dwa parkingi przy wysuniętej najbardziej na północ stacji podziemnej kolei otwarto w 2018 r. Parking przy węźle przesiadkowym Al. Krakowska udostępniono kierowcom w 2011 r. Rok później sieć rozszerzono o obiekty przy przystankach kolejowych Warszawa Wawer i Warszawa Ursus Niedźwiadek. W 2014 r. do P+R zlokalizowanych w północnej części miasta dołączył Wawrzyszew. W kolejnym roku – wraz z uruchomieniem centralnego odcinka drugiej linii metra – udostępniono kierowcom parking przy stacji metra Stadion Narodowy.

Najnowszy parking – zlokalizowany przy przystanku kolejowym Warszawa Żerań otwarto w lutym 2022 r. Trwa budowa 17 parkingu – przy stacji kolejowej Warszawa Jeziorki.

Obecnie na sieć warszawskich parkingów P+R składa się 16 obiektów na ponad 4,6 tys. miejsc postojowych dla samochodów i prawie tysiąc dla rowerów. Można z nich korzystać bez dodatkowych opłat na podstawie



biletów ZTM od dobowego wzwyż lub uprawnień do korzystania z bezpłatnych przejazdów.

Parkuj i Jedź

Wygodna i szybka komunikacja miejska to nie tylko rozbudowana sieć komunikacyjna oraz nowe linie metra i tramwajowe, ale także system parkingów przesiadkowych „Parkuj i Jedź". Idea tego rozwiązania polega na dojeżdżaniu samochodem do najbliższego parkingu i kontynuowaniu podróży szybkim transportem, przede wszystkim szynowym.

Pierwszy obiekt tego typu oddano do użytku 15 lat temu – w 2007 r. przy stacji metra Marymont. Jest to trzypoziomowy parking na ponad 400 miejsc postojowych. W tym samym roku kierowcy mogli zostawiać samochody także na Bemowie – przy ulicy Połczyńskiej.

W kolejnych latach sieć P+R była intensywnie rozbudowywana. W 2008 r. kierowcy zyskali obiekty przy stacjach metra Wilanowska i Młociny. Ten drugi powstał w ramach budowy bielańskiego odcinka metra i węzła przesiadkowego Młociny łączącego trzy środki transportu – metro, tramwaje oraz autobusy miejskie i dalekobieżne.

W 2009 r. oddano do użytku trzy parkingi – przy stacjach metra Stokłosy i Ursynów oraz pierwszy przy

Pod nowymi wiatami

W 2014 r. rozpoczęto realizację projektu Przystanek Komunikacji Miejskiej. W ramach partnerstwa publiczno-prywatnego na stołecznych ulicach miało pojawić się 1 580 nowoczesnych wiat przystankowych.

W ciągu dwóch lat wysłużone zadaszenia wymieniono na nowe w trzech rodzajach – są wiaty konkursowe, konserwatorskie i seryjne. Wygląd wiaty konkursowej został określony w ramach konkursu Urzędu m.st. Warszawy na zaprojektowanie przystanku komunikacji miejskiej w stolicy. Zostały one ustawione w najbardziej reprezentacyjnych miejscach miasta oraz w kluczowych komunikacyjnie lokalizacjach. Wiaty konserwatorskie pojawiły się na obszarach objętych nadzorem Stołecznego Konserwatora Zabytków. Najliczniejsze wiaty, seryjne, ustawiono przy głównych trasach miejskich poza ścisłym centrum.

Projekt Przystanek Komunikacji Miejskiej był pierwszym tego typu w Polsce. Meble miejskie zostały przygotowane w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Oznaczało to, że koszty ich wyprodukowania,

ustawienia i utrzymania spoczęły na podmiocie prywatnym – konsorcjum firm Ströer i AMS. W zamian za to czerpał on zyski ze sprzedaży powierzchni reklamowej dostępnej na wiatach.

SPRZEDAJEMY BILETY

System biletowy w Warszawie na przełomie lat 80. i 90. XX w. bazował na papierowych biletach jednorazowych kasowanych w kasownikach-dziurkaczach i biletach miesięcznych-znaczkach naklejanych cyklicznie na specjalną wkładkę. Sieć sprzedaży była dość ograniczona – bilety jednorazowe można było kupić w kioskach, a po miesięczne trzeba było udać się do jednego z kilku punktów w mieście.

- Bilety pod koniec lat 80. i na początku 90. były kasowane w kasownikach- dziurkaczach. Część pasażerów stosowała metodę prasowania i próbowała wykorzystywać je wielokrotnie – wspomina kontroler biletów Ryszard Blachowski. – Te bilety z dziurkami, które były takie w miarę delikatne, moczono i prasowano, żeby powtórnie można je było wykorzystać – dodaje kolega po fachu Witold Milewski.

Bilet na karcie

Już dwa lata po powstaniu Zarządu Transportu Miejskiego podjęto decyzję o zmianie systemu biletowego. W 1999 r. wprowadzono jego pierwszy element – elektroniczne kasowniki i bilety z paskiem magnetycznym. W 2001 r. pasażerowie zaczęli korzystać z pierwszych Warszawskich Kart Miejskich, które były nośnikiem biletów długookresowych. Bilety miesięczne od tej pory nie były ważne przez określony miesiąc kalendarzowy a przez 30 dni od momentu aktywowania biletu zapisanego na karcie (podobnie 90 dniowe).

Z czasem funkcja Warszawskiej Karty Miejskiej ewoluowała i stała się ona nie tylko nośnikiem biletów na komunikację miejską, ale też uprawnień. Od 2014 r. osoby mieszkające i płacące podatki w Warszawie mogą korzystać z Karty Warszawiaka i Młodego Warszawiaka. Dzięki temu kupują tańsze bilety na komunikację miejską, ale także korzystają na preferencyjnych warunkach z licznych miejskich atrakcji – m.in. ofert instytucji kulturalnych, sportowych i rekreacyjnych. Uprawnienia do korzystania z ulg są wgrywane na WKM.

Rok 2017 przyniósł kolejne rozszerzenie systemu o Kartę Ucznia, dzięki której uczniowie warszawskich szkół podstawowych oraz dzieci mieszkające w Warszawie, ale uczące się w miejscowościach z nią sąsiadujących nie płacą za przejazdy komunikacją miejską.

W 2008 r. sieć dystrybucji biletów rozszerzono o aplikacje na urządzenia mobilne. Pierwszą aplikacją umożliwiającą zakup biletów na przejazdy warszawską komunikacją miejską była mPay. Dziś bilety czasowe i krótkookresowe można kupować za pośrednictwem sześciu aplikacji. Tą drogą sprzedaje się ponad 20 proc. wszystkich biletów. W 2021 r. zmieniono zasady kasowania biletów kupionych w aplikacjach – konieczne jest zeskanowanie kodu QR w pojeździe. Dzięki temu można kupić bilety „na zapas" do wirtualnego portfela i kasować wtedy, kiedy korzystamy z WTP (dawniej kupione bilety były od razu skasowane).

Punkty Obsługi Pasażerów

Wraz z rozwojem systemu pobierania opłat za przejazdy zaczęto rozszerzać sieć dystrybucji biletów.

Na początku lat 90. XX w. głównym punktem, do którego przychodzono załatwić sprawy związane z transportem zbiorowym była siedziba Zarządu Transportu Miejskiego przy ulicy Senatorskiej 37. Można tam było kupić bilety oraz przyjmowano m.in. ich zwroty, skargi i wnioski oraz odwołania od wystawionych wezwań za jazdę bez ważnego biletu. Największe kolejki ustawiały się 25 dnia każdego miesiąca i kończyły 5 dnia w następnym miesiącu. To wtedy sprzedawano kartonikowe bilety miesięczne, ważne od pierwszego do ostatniego dnia miesiąca.

Bilety miesięczne były także dostępne m.in. w centrali ruchu przy ulicy A. Corazziego, w rogatce przy pl. Unii Lubelskiej, w ekspedycji Tramwajów Warszawskich na pl. G. Narutowicza i Miejskich Zakładów Autobusowych na pl. T. W. Wilsona.

Stopniowo bilety na komunikację miejską zaczęto sprzedawać w coraz większej liczbie punktów – kioskach, urzędach pocztowych i sklepach spożywczych.

Impulsem do utworzenia pierwszego Punktu Obsługi Pasażerów była rozbudowująca się pierwsza linia metra. W 2002 r. otwarto punkt na stacji Świętokrzyska.





Był to nowoczesny lokal usługowy, w którym pasażerowie mogli nie tylko kupić bilety, ale także m.in. uzyskać kompleksową informację na temat komunikacji miejskiej, złożyć odwołanie od wezwania za jazdę bez ważnego biletu lub skargę albo wniosek.

W następnych latach, wraz z rozbudową metra, uruchamiano kolejne punkty – na stacji Ratusz Arsenał (2003 r.), na stacji Plac Wilsona (2004 r.), na stacji Marymont (2007 r.), a rok później na stacjach Centrum i Młociny. Następne powstały w roku 2011 – w nowej siedzibie Zarządu Transportu Miejskiego przy ulicy Żelaznej i na stacji metra Dworzec Gdański. Rok później otwarto pięć POP-ów: drugi na stacji metra Centrum, na Dworcu Wschodnim (od strony ulicy Lubelskiej) i na Lotnisku Chopina oraz na stacjach metra Służew i Imielin.

Następne lata przyniosły punkt na stacji metra Politechnika, pierwszy POP w centrum handlowym – Blue City oraz na dworcach – Centralnym i Zachodnim. Rozwój sieci POP-ów był związany także z budową i oddawaniem do użytku centralnego i kolejnych odcinków drugiej linii metra. Od 2015 r. pasażerowie mogą korzystać z punktów na stacjach M2 – Rondo ONZ, Świętokrzyska, Nowy Świat-Uniwersytet i Dworzec Wileński, od 2019 roku – Trocka, od 2020 roku – Księcia Janusza, a od 2022 roku - Bemowo.

W 2022 r. – wraz ze zmianą siedziby ZTM – punkt z ulicy Żelaznej został przeniesiony na Grochowską.

Dziś pasażerowie mają do dyspozycji 18 Punktów Obsługi Pasażerów oraz POP elektroniczny, w którym można załatwiać sprawy on-line.

Jeden bilet na komunikację miejską i pociągi

ZTM „przywrócił" także Warszawie możliwość korzystania z pociągów podmiejskich. Do stolicy każdego dnia wjeżdżają setki pociągów obsługujących warszawskie dzielnice położone na obrzeżach miasta oraz miejscowości podwarszawskie. Mieszkańcy Warszawy niechętnie nimi podróżowali, ponieważ wymagało to kupienia dwóch biletów – na komunikację miejską i kolej.

W 2005 r. ZTM podpisał umowę z Kolejami Mazowieckimi. Na jej podstawie osoby posiadające bilety okresowe ZTM mogły podróżować pociągami KM na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Ursus. Od stycznia 2006 r. oferta obowiązywała na rozszerzonym obszarze ograniczonym stacjami: Warszawa Wschodnia, Warszawa Jeziorki, Warszawa Ursus i Warszawa Gołąbki. W 2007 r. do oferty włączono usługi Warszawskiej Kolei Dojazdowej na odcinku Warszawa Śródmieście WKD – Warszawa Salomea.

Obecnie z oferty „Wspólny Bilet ZTM – KM – WKD" można korzystać w pociągach KM na obszarze ograniczonym stacjami: Sulejówek Miłosna, Śródborów, Zalesie Górne, Pruszków, Płochocin, Legionowo Przystanek, Legionowo Piaski, Zagościniec oraz w pociągach WKD na odcinku Warszawa Śródmieście WKD – Opacz.

Warszawa +

Rosnąca liczba pasażerów korzystających z komunikacji podmiejskiej to wynik m.in. oferty „Warszawa +" wprowadzonej w 2018 r. Mieszkańcy podwarszawskich gmin, które podpisały umowę z ZTM, kupują tańsze bilety, z którymi mogą podróżować u siebie (w wybranej strefie ważności) i w Warszawie. Różnicę między regularną ceną biletu, a wnoszoną przez pasażera pokrywają samorządy. Dla mieszkańców jest taniej i wygodniej a do miasta wjeżdża mniej samochodów indywidualnych. Każda z gmin współpracujących z ZTM zyskała możliwość wyboru jednego z trzech poziomów dofinansowania biletów swoim mieszkańcom. Obecnie z oferty korzystają mieszkańcy 26 podwarszawskich gmin.

KU PRZYSZŁOŚCI

Skomplikowana struktura systemu komunikacji miejskiej to swoisty krwiobieg miasta, łączący osiedla, miejsca pracy, odpoczynku, aktywności. – Utrzymujemy Warszawę w ruchu, a w ciągu minionych dziesięcioleci pomogliśmy stolicy Polski stać się miastem tętniącym życiem przez 24 godziny, otwartym na mieszkańców i ich potrzeby – mówi Katarzyna Strzegowska, dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego. – Oddając do użytkowania kolejne stacje i odcinki metra czy torowiska oraz analizując potoki pasażerskie zapewniamy szybką sieć połączeń dostosowaną do potrzeb wszystkich, także osób z ograniczoną mobilnością.

Przed nami wyzwania na kolejne lata a nawet dekady. Warszawa nadal się rozbudowuje, powstają nowe

osiedla mieszkaniowe. Do stolicy sprowadzają się nowi mieszkańcy, dla których przygotowujemy ofertę transportową, aby mogli komfortowo, szybko i bezpiecznie przemieszczać się po mieście. O sukcesie ZTM może świadczyć ponad miliardowa liczba podróży komunikacją miejską w roku przed wybuchem pandemii Covid.

Pomimo wyzwań, jakie stanęły przed nami w epidemicznych latach 2020 i 2021, pokazaliśmy, że ZTM jest instytucją godną zaufania, niezawodną i niezwykle ważną w kształtowaniu miasta i jego rozwoju. Udowodniliśmy, że potrafimy dostosować ofertę przewozową do nowych, nieoczekiwanych okoliczności, reagować na zmieniające się trendy i potrzeby mieszkańców.

Działalność ZTM jest gwarancją zrównoważonego transportu w Warszawie, jego integracji dla lepszego rozwoju miasta, skomunikowania z nim wszystkich, nawet najbardziej odległych obszarów metropolii. Przyczyniają się do tego kolejne inwestycje, m.in. budowa nowych odcinków metra, linii tramwajowych oraz dostawy kolejnych nowoczesnych i ekologicznych pojazdów.

Serdecznie dziękujemy wszystkim pracownicom i pracownikom, którzy przez ostatnie 30 lat wprawiali w ruch Warszawę i czynili ją dla każdego miastem lepszym, funkcjonalniejszym oraz bezpieczniejszym.

Tradycyjnie, trzydziestą rocznicę ślubu nazywa się perłową. Czy Zarząd Transportu Miejskiego jest perłą w koronie Miasta Stołecznego Warszawy? Z pewnością jest solidnym filarem, na którym m.in. opiera się rozwój stolicy i jednym z autorów sukcesu w pozytywnym postrzeganiu Warszawy jako nowoczesnego miasta przez jej mieszkańców oraz odwiedzających. ■

Dziś na ulicy Grochowskiej

Przez 30 lat istnienia Zarząd Transportu Miejskiego kilka razy zmieniał siedzibę. Zaczął od historycznych korytarzy Pałacu Błękitnego przy ulicy Senatorskiej, a jubileusz świętuje w nowoczesnym biurowcu przy Grochowskiej 316/320.

Na początku lat 90. w stolicy było mniej biurowców. Na granicy Śródmieścia i Żoliborza stało Intraco, przy pl. Bankowym kończyła się budowa Błękitnego Wieżowca, przy skrzyżowaniu Alej Jerozolimskich i Marszałkowskiej wznosił się hotel Forum, a trochę dalej dumnie prężył się hotel Marriott. Obok Pałacu Kultury i Nauki, tam gdzie dziś wyrasta warszawskie city próżno było szukać nowoczesnych, przeszklonych siedzib korporacji. A o biurze po praskiej stronie Wisły chyba nie myślała wtedy żadna instytucja.

Zarząd Transportu Miejskiego, wydzielony z Miejskich Zakładów Komunikacyjnych, nie wyprowadził się daleko. Na początku znalazł swoją siedzibę w miejscu historycznym i w dodatku pięknym, w Pałacu Błękitnym, znajdującym się przy ulicy Senatorskiej 37. Miejskie Zakłady Autobusowe i Tramwaje Warszawskie, spółki przewozowe, które zostały utworzone w 1994 roku, musiały sobie poszukać miejsca gdzie indziej.

Położenie w samym centrum miasta, w dodatku w historycznym budynku, niosło ze sobą konsekwencje. Nie było tam klimatyzacji (zresztą w tamtych czasach były to urządzenia mało popularne), więc trzeba było otwierać okna, żeby wpadło świeże powietrze. Razem z nim do środka wpadał nie tylko śpiew ptaków, ale również... zapachy z pobliskiej restauracji. Atutem



pl. Bankowego było to, że miejsce było bardzo dobrze skomunikowane.

Zarząd Transportu Miejskiego się rozrastał, przybywało pracowników. Na Senatorską przenieśli się m.in. kontrolerzy, którzy wcześniej mieli siedzibę w budynkach przy ulicy W. Pstrowskiego (obecnie Zgrupowania AK Kampinos), którzy dostali do dyspozycji kilka pokoi. Nie wszyscy mieścili się przy ulicy Senatorskiej, więc w 1999 roku ci, którzy pracowali w Pionie Przewozów, przenieśli się na ulicę Dzielną – do … bloku mieszkalnego. Praca w takich warunkach była trudna; rozwiązaniem okazała się nowa – teraz już stara – siedziba, przy ulicy Żelaznej 61. Położona w samym centrum stolicy zapewniała dobry dojazd z każdego miejsca aglomeracji.

Dziś ZTM mieści się na Pradze, na ulicy Grochowskiej 316/320. Praga objęta jest długofalowym miejskim programem rewitalizacji i biuro ZTM jest naszym wkładem w przemiany prawobrzeżnej Warszawy. Do ZTM dojechać łatwo, a najlepiej – transportem publicznym. W pobliżu, na ulicy Grochowskiej, zatrzymują się tramwaje linii 3, 6, 22, 26 oraz autobusy 125 i 135 (przystanki Bliska lub Gocławska). Do autobusów i tramwajów kursujących ulicą Grochowską można się przesiąść np. na rondzie Wiatraczna, które jest dużym węzłem przesiadkowym (dojeżdżają tu tramwaje i autobusy linii 9, 24, 123, 141, 142, 143, 145, 148, 173, 183, 188, 521, 523, 702, 704, 720, 722, 730) lub przy al. Zielenieckiej (tu natomiast jest blisko ze stacji metra Stadion Narodowy lub kolejowej Warszawa Stadion). Niedaleko jest też Dworzec Wschodni, skąd można dotrzeć do siedziby ZTM spacerem lub podjechać do przystanku Bliska 55 autobusami linii: 102, 123, 173, 202. Charakterystycznej białej bryły budynku – dawnej siedziby Polskich Zakładów Optycznych – nie sposób przegapić, bo oczy już z daleka przyciąga duży logotyp Zarządu Transportu Miejskiego.

Jest też Punkt Obsługi Pasażerów - obok wejścia głównego, od ulicy Grochowskiej. Czynny jest od poniedziałku do piątku, w godzinach 7.30-17.00. ■

Prasowanki, wycinanki i sreberka

Kiedyś były prasowane, dziurkowane, oklejane i płaciło się za nie tysiące złotych. Dziś są w smartfonie lub mogą być zapisane na Warszawskiej Karcie Miejskiej. W ciągu minionych 30 lat bilety warszawskiej komunikacji przeszły rewolucję, choć początki nie były łatwe. Historia Zarządu Transportu Miejskiego to także mnóstwo anegdot z życia wziętych.

Z biletami problem mieli wszyscy. Nie tylko pasażerowie, którzy w czasie kryzysu gospodarczego lat 80. i 90. szukali oszczędności, i próbowali nie płacić za przejazd komunikacją miejską. Kłopoty mieli też kontrolerzy i oczywiście pracownicy działu handlowego, którzy walczyli ze skomplikowaną taryfą i głowili się nad tym, jak bilety zabezpieczyć przed fałszerzami.

Obywatel pasażer

Kto by tam słyszał o jakichś paskach magnetycznych, albo innych tego typu zabezpieczeniach. Bilety jednorazowe nadal były papierowe i w zależności od tego, czy pasażerowi przysługiwała ulga, czy nie, należało je skasować z jednej lub dwóch stron. Brakowało wszystkiego, więc karnet na przejazdy był drukowany na niezbyt estetycznym, szaro-kremowym papierze, a pole, gdzie wpisywało się imię i nazwisko posiadacza zaczynało się od skrótu „OB." czyli „Obywatel" – powszechnie używanego w dokumentach w czasach PRL. Użytkownicy biletów miesięcznych każdego miesiąca naklejali na ten „nośnik" specjalny znaczek. Takie bilety sprzedawano wtedy od 25. dnia miesiąca poprzedzającego do 5. lub do 10. dnia następnego miesiąca. Warto dodać, że był tylko jeden punkt sprzedaży biletów miesięcznych - na ulicy Senatorskiej 27. Dzisiaj sieć Punktów Obsługi Pasażerów jest bardzo rozbudowana, ale nie trzeba się wybierać nawet tam. Bilet 30-dniowy lub 90-dniowy można kupić w biletomacie, a od niedawna są dostępne w aplikacji mobiWAWA.

- Jeśli pasażer dzisiaj mówi, że nie będzie mógł kupić biletu tzn., że po prostu nie chciał go kupić. Dziś jest



tyle możliwości. Bilet można kupić już zanim wyjdzie się z domu, następnie może to zrobić w drodze na przystanek, a jeśli i tu się nie uda, to można transakcję przeprowadzić nawet w pojeździe. Dostępność biletów to moim zdaniem największa różnica, jaka zaszła w ciągu tych 30 lat – mówi Grzegorz Dziemieszczyk, w ZTM od początku działalności.

Balonówą w kasownik

Podobnie było z biletami jednorazowymi, które jeszcze lepiej pokazywały zamieszanie i bylejakość schyłkowego PRL. Nie miały żadnych zabezpieczeń, były brzydkie, a jedynym wyróżnikiem była specjalna gramatura papieru. Doświadczeni kontrolerzy potrafili rozpoznać fałszywki. Ich wprawne oko musiało też odróżnić skomplikowany układ dziurek, wycinanych przez bardzo analogowe kasowniki. Układ wycinanki odpowiadał danemu dniowi i kursowi, ale co ambitniejsi pasażerowie próbowali się ich nauczyć, żeby samodzielnie podziurkować bilety i w razie potrzeby pokazać odpowiedni. Ci, którzy mieli lekkie ciągoty do wandalizmu zatykali takie kasowniki pociętym papierem, zapałkami lub gumą do żucia i potem bezradnie rozkładali ręce przed kontrolerami.

Krokiem w stronę lepszych zabezpieczeń były hologramy (dzięki którym w latach 90. można też było odróżnić np. pirackie płyty z muzyką od tych oryginalnych), ale co odważniejsi wycinali je ze sreberek, używanych do pakowania czekolady lub po prostu kserowali licząc, że w pośpiechu kontroler nie zwróci uwagi na szczegóły. Fałszywe bilety można było kupić na przystankach z toreb na kółkach, a nierzadko zdarzało się, że bilet kupiony np. na ulicy Świętokrzyskiej przy Nowym Świecie miał nieco inne kolory i kształt liter niż ten kupiony przy Marszałkowskiej.

Metro z dechą

Zachodni świat trzeba było gonić jak najszybciej, dlatego rozwój nie był równomierny, w jednych dziedzinach następował szybciej i był powiewem nowoczesności, ale w innych równolegle trzeba było „podciągać rajtuzy", żeby przykryć skrzeczącą rzeczywistość. Nieraz system komunikacji miejskiej przypominał fasadę domu, gdzie do starych elementów dobudowywano nowe elementy. Metro w 1995 roku ruszyło jeszcze przy niekompletnym systemie biletowym, albo inaczej z poprzednim systemem biletowym, czyli z papierowymi biletami, kasowanymi w dziurkaczach. W tej sytuacji przy wejściach do stacji metra były przykręcone dechy, do których z kolei, były przykręcone rzędy kasowników, w których trzeba było papierowy bilet skasować. Przełomem były bilety z paskiem magnetycznym i kodowanie biletów długookresowych, kodowanych na Warszawskiej Karcie Miejskiej (od pewnego momentu wyłącznie na karcie spersonalizowanej).

Sam system biletowy nie ułatwiał pasażerom życia. Trzeba się było zorientować w gąszczu papierków i nazw, i koniecznie pamiętać, że przy zmianie środka transportu kasujemy nowy bilet. Mogli na to narzekać warszawiacy, a co dopiero goście z innych miast, bądź tym bardziej obcokrajowcy? Przykład? Funkcjonowały wtedy tzw. bilety dwustronnego kasowania, za które płaciło się pełną kwotę, z tym, że jeśli ktoś miał uprawnienia do przejazdów ulgowych, to używał takiego biletu dwukrotnie (i musiał dwa razy skasować). Z kolei, po uruchomieniu pierwszego odcinka metra pojawił się tzw. bilet tranzytowy, który umożliwiał przesiadkę do metra z innego pojazdu komunikacji miejskiej bez konieczności kasowania nowego biletu.

- Nie były to łatwe czasy. Weźmy bilet jednorazowy. Dzisiaj w Warszawie, podobnie jak w większości europejskich miast, standardem jest, że bilet jest ważny od momentu rozpoczęcia przejazdu do jego zakończenia bez względu na liczbę przesiadek. Wtedy, kiedy człowiek zmieniał tramwaj na autobus czy drugi tramwaj musiał kasować kolejny bilet, później trzeci, no chyba, że miał miesięczny. Żeby było ciekawiej, inna była taryfa na autobusy tzw. zwykłe, inna na przyspieszone, jeszcze inna na pospieszne nocne, inaczej było w autobusach podmiejskich. A wcześniej nawet tramwaj i autobus miały inną taryfę – wspomina kontroler, Lesław Dejnek.

Za garść złotówek

Na szczęście zmieniała się Polska, zmieniała się Warszawa, a wraz ze stolicą oczywiście i komunikacja miejska. Gospodarka zaczęła notować wzrosty, a hiperinflacja została trochę okiełznana. Dzięki temu można było w Polsce przeprowadzić denominację złotówki i przestać zarabiać w milionach złotych. Ta rewolucja nie ominęła też transportu publicznego, w tym warszawskiego. Było to wyzwanie dla dyrekcji i pracowników warszawskiego ZTM. Przez pewien czas, w obiegu funkcjonowały dwa rodzaje środków płatniczych (tzw. stare i nowe złotówki) i za ten sam bilet można było zapłacić 60 groszy albo 6000 złotych.

Przy tej okazji zdarzały się też historie, które wywołują uśmiech, gdy się je wspomina, ale ponad 20 lat temu wywoływały raczej ból pleców. W miesiąc po wprowadzeniu do obiegu nowego złotego trzeba było wypłacać pasażerom pewne, drobne kwoty z tytułu zmiany cen biletów. Pasażer, który zgłaszał się do kas przy Senatorskiej, musiał dać kasjerowi swoją wkładkę do biletu z naklejonym hologramem miesięcznym. Kasjer robił w hologramie dziurkę biurowym dziurkaczem do akt, kserował go i taki dokument, podpisany przez pasażera stanowił dowód dokonania wypłaty. Pasażer otrzymywał należną kwotę, o ile nie wyraził innej woli w nowiutkich monetach 1-, 2-, i 5- złotowych. W ten sposób ZTM przyczynił się do tego, że w Warszawie bardzo szybko pojawiły się monety. Aby zapewnić stały dopływ gotówki do kas, pracownicy ZTM jeździli bankowozami do banku przy ulicy Nowogrodzkiej i pod okiem uzbrojonych strażników ładowali worki z monetami.

Tak to wyglądało w połowie lat 90., kiedy ZTM startował. Po 30 latach naszej działalności takie historie już się nie zdarzają, a jeśli trzeba dokonać zwrotu pasażerowi jakiejś kwoty, to robi się to wygodnie przelewem na konto bankowe. ■

Zarząd Transportu Miejskiego 1992-2022

Kalendarium

1992 – rozpoczęcie działalności przez Zarząd Transportu Miejskiego (wyodrębnienie z Miejskich Zakładów Komunikacyjnych Zarządu Transportu Miejskiego, a z czasem także Miejskich Zakładów Autobusowych i Tramwajów Warszawskich jako spółek prawa handlowego, których właścicielem jest m.st. Warszawa) – instytucji odpowiedzialnej za organizację i nadzorowanie transportu miejskiego w Warszawie

1993 – utworzenie pierwszego buspasa na pl. Bankowym i ulicy Marszałkowskiej. Dziś w Warszawie funkcjonuje ponad 76 km buspasów.

1994 – Miejskie Zakłady Autobusowe: wprowadzenie na warszawskie ulice pierwszych niskopodłogowych autobusów – 15-metrowych Neoplanów N4020.

1995 – Metro Warszawskie: oddanie do użytku pierwszego odcinka linii M1 Kabaty – Politechnika.

1996 – Tramwaje Warszawskie: wprowadzenie na warszawskie torowiska pierwszego niskopodłogowego tramwaju Konstal 112N.

1997 – Tramwaje Warszawskie: oddanie do użytku nowej linii tramwajowej Koło – Nowe Bemowo.

– Miejskie Zakłady Autobusowe: wprowadzenie autobusów niskopodłogowych (Jelcz M121M) na szerszą skalę – zamówienie 50 pojazdów.

1998 – Metro Warszawskie: oddanie do użytku kolejnej stacji M1 – Centrum.

1999 – wdrożenie nowego systemu biletowego – elektronicznymi kasownikami i biletami z paskiem magnetycznym.

2001 – Metro Warszawskie: oddanie do użytku kolejnych stacji M1 – Świętokrzyska i Ratusz Arsenał.

– Warszawska Karta Miejska nośnikiem biletów długookresowych. Z czasem WKM ewoluowała i stała się także nośnikiem uprawnień.

2002 – uruchomienie pierwszego Punktu Obsługi Pasażerów na stacji metra Świętokrzyska. Dziś pasażerowie mogą korzystać z 18 punktów.

2003 – Metro Warszawskie: oddanie do użytku kolejnej stacji M1 – Dworzec Gdański.

2005 – Metro Warszawskie: oddanie do użytku kolejnej stacji M1 – Plac Wilsona.

– rozpoczęcie działalności przez pierwszą miejską spółkę kolejową – Szybką Kolej Miejską. Obecnie pociągi SKM obsługują trzy relacje: S1 Otwock – Pruszków, S2 Sulejówek Miłosna – Warszawa Lotnisko Chopina i S3 Wieliszew – Warszawa Zachodnia.

– wprowadzenie oferty „Wspólny bilet ZTM-KM", która umożliwiała podróżowanie Kolejami Mazowieckimi na podstawie biletów ZTM. Dziś oferta pozwala na korzystanie z pociągów Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej w aglomeracji warszawskiej.

– Tramwaje Warszawskie: oddanie do użytku odcinka linii tramwajowej od Nowego Bemowa do ulicy W. Broniewskiego.

2006 – Metro Warszawskie: oddanie do użytku kolejnej stacji M1 – Marymont.

2007 – P+R: oddanie do użytku pierwszego parkingu zbudowanego w formule „Parkuj i Jedź" – Metro Marymont. Obecnie funkcjonuje 16 parkingów na ponad 4,6 tys. miejsc postojowych dla samochodów i prawie tysiąc dla rowerów.

– wprowadzenie nowego układu komunikacyjnego dla autobusów linii nocnych z naciskiem na usprawnienie komunikacji nocnej na terenie całej Warszawy oraz w wybranych miejscowościach podwarszawskich.

2008 – Metro Warszawskie M1: oddanie do użytku kolejnych stacji M1 – Słodowiec oraz Stare Bielany, Wawrzyszew i Młociny wraz z węzłem przesiadkowym Młociny – zakończenie budowy pierwszej, liczącej 23 km długości i 21 stacji, linii metra.

– rozpoczęła się sprzedaż biletów czasowych, jednorazowych i krótkookresowych przez aplikacje na telefon. Dziś jest sześć takich aplikacji.

2009 – Tramwaje Warszawskie: podpisanie kontraktu stulecia z fabryką PESA na dostarczenie 186 tramwajów niskopodłogowych.

– uruchomienie pierwszych linii lokalnych „L" obsługujących miejscowości podwarszawskie, których autobusy dojeżdżają do przystanków autobusów podmiejskich i stacji kolejowych.

2010 – Metro Warszawskie: rozpoczęcie budowy centralnego odcinka (Rondo Daszyńskiego – Dworzec Wileński) drugiej linii metra M2.

2012 – uruchomienie systemu miejskich wypożyczalni rowerów Veturilo. Od 2016 r. system jest zarządzany przez Zarząd Dróg Miejskich.

– Tramwaje Warszawskie: wycofanie z użytkowania tramwajów typu 13N.

– wprowadzenie na warszawskie ulice pierwszych autobusów o napędzie hybrydowym. Obecnie operatorzy dysponują 70 pojazdami hybrydowymi (3,8 proc. wszystkich autobusów).

2013 – wycofanie ostatnich autobusów wysokopodłogowych z warszawskich ulic - wszystkie autobusy od grudnia 2013 r. mają niską podłogę.

2014 – ustawienie pierwszej wiaty w ramach projektu publiczno-prywatnego „Przystanek komunikacji miejskiej". Na stołecznych ulicach zainstalowano 1580 wiat konkursowych, konserwatorskich i seryjnych.

2015 – Tramwaje Warszawskie: oddanie do użytku odcinka linii tramwajowej wzdłuż ulicy Powstańców Śląskich pomiędzy ulicą Radiową a Górczewską.

– Metro Warszawskie: oddanie do użytku centralnego odcinka drugiej linii metra: Rondo Daszyńskiego – Rondo ONZ – Świętokrzyska – Nowy Świat-Uniwersytet – Centrum Nauki Kopernik – Stadion Narodowy – Dworzec Wileński.

– wprowadzenie na warszawskie ulice pierwszych autobusów o napędzie gazowym. Obecnie operatorzy dysponują 333 pojazdami gazowymi (18,4 proc. wszystkich autobusów).

2016 – wprowadzenie na warszawskie ulice pierwszych autobusów o napędzie elektrycznym. Dziś jest ich 162 (8,9 proc. wszystkich autobusów).

2019 – Metro Warszawskie: oddanie do użytku kolejnych stacji wschodniego odcinka linii metra M2: Szwedzka – Targówek Mieszkaniowy – Trocka.

2020 – Metro Warszawskie: oddanie do użytku kolejnych stacji zachodniego odcinka linii M2: Płocka – Młynów – Księcia Janusza.

2021 – ZTM i Tramwaje Warszawskie: zakończenie inwestycji „Trasa tramwajowa do Winnicy" i oddanie do użytku ostatniego odcinka 8-km trasy łączącej pierwszą linię metra z Tarchominem, Nowodworami i Winnicą.

2022 – Metro Warszawskie: oddanie do użytku kolejnych stacji zachodniego odcinka linii M2: Ulrychów i Powstańców Śląskich oraz wschodniego – Zacisze, Kondratowicza, Bródno.

Nowe stacje metra M2 na Targówku – zmiany w Warszawskim Transporcie Publicznym

Metro na Bródnie zapewnia sprawną komunikację Targówka i Białołęki z Pragą, Śródmieściem, Wolą i Bemowem. Jednocześnie większość dotychczasowych linii autobusowych pozostała, pojawiły się nowe linie, a część wschodniej Białołęki zyskała dojazd do metra nawet co kilka minut.

Nowy odcinek metra M2 na Targówku jest już czynny - z dwóch stacji na Bródnie (Kondratowicza i Bródno) i jednej na Zaciszu (Zacisze) korzystają pasażerowie. Skorygowaliśmy trasy komunikacji naziemnej, aby jak najlepiej wykorzystać najsprawniejszy środek transportu jakim jest metro i jednocześnie zapewnić optymalną sieć połączeń lokalnych. W godzinach porannego szczytu z ulicy L. Kondratowicza w kierunku Pragi i centrum w ciągu godziny wyrusza kilkanaście pociągów metra, które mogą przewieźć ok. 30 tys. pasażerów - czyli dwa razy więcej niż wszystkie kursujące tam autobusy i tramwaje. Podróż do centrum, na ulicę Świętokrzyską, zajmuje tylko ok. 20 minut.

Przeprowadziliśmy konsultacje społeczne – spotkaliśmy się z mieszkańcami online i „na żywo". Podczas czterech spotkań–warsztatów (na Pradze Północ, Targówku i Białołęce) rozmawialiśmy z blisko 230 osobami, zebraliśmy ok. 155 ankiet. Spotkania online obejrzało (bezpośrednio i zapis) ponad 3,2 tys. osób. Na specjalną skrzynkę mailową wpłynęło ok. 1,9 tys. ankiet dotyczących propozycji korekt w prawobrzeżnej Warszawie. Przygotowanie ostatecznego projektu poprzedziły również spotkania z miejskimi i dzielnicowymi radnymi z Targówka i Białołęki. Radni przekazali wnioski i spostrzeżenia pasażerów zebrane podczas spotkań z mieszkańcami, konsultowali się z naszymi specjalistami od przygotowywania tras i rozkładów jazdy. Dziękujemy wszystkim, którzy chcieli się z nami podzielić swoimi spostrzeżeniami, propozycjami i lokalną wiedzą.

Wszystkie wnioski i uwagi dotyczące relacji, w których podróżują mieszkańcy, ich propozycje nowych połączeń przeanalizowaliśmy i „nałożyliśmy" na siatkę możliwych podróży z metrem już kursującym na dłuższej trasie. Dodatkowym założeniem było wykorzystanie wprowadzanych modyfikacji do poprawy połączeń między osiedlami i dzielnicami w tej części prawobrzeżnej Warszawy.

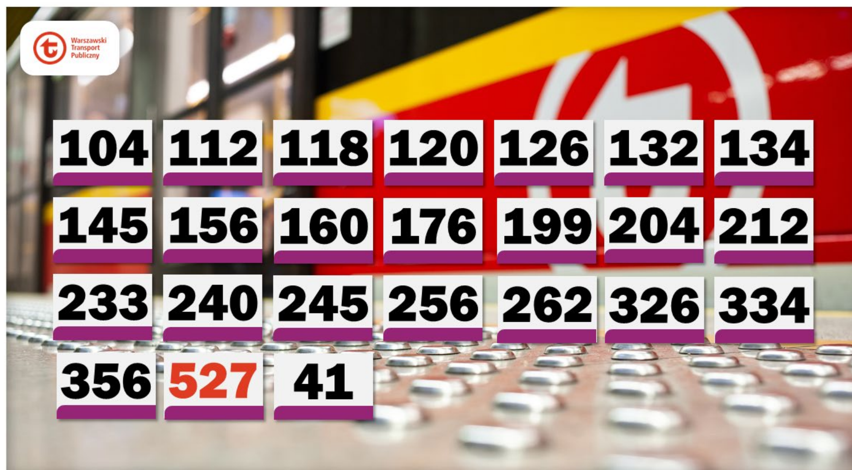
Trasy linii tramwajowej 25 (tramwaje tej linii kursują w dni powszednie) i autobusowej 314 nie zmieniły się, autobusy linii 112, 169, 409 i 500 wróciły na trasę sprzed budowy metra. Linia 134 nadal łączy wschodnią Białołękę z Marymontem i stacją metra linii M1. Niewielkie zmiany tras, wprowadziliśmy dla autobusów linii 145 i 156 – tak aby jak najlepiej dowoziły mieszkańców do stacji metra Kondratowicza. Dodatkowo autobusy linii 156 skierowaliśmy na Dworzec Wschodni przez osiedle Wilno, tam także od stacji metra M2 dojeżdżają autobusy linii 356. Do Dworca Centralnego z Białołęki nadal jadą autobusy linii 160. Do linii metra M2 na osiedlu Bródno skierowaliśmy autobusy linii 104, 134 (w weekendy), 176, 199, 204, 240, 245, 256 i 527. Wydłużyliśmy tam też linię 326, która łączy teraz obie linie metra. Przestały jeździć autobusy linii 269, 412 i E–9, bo ich relacje zastąpiły inne linie oraz metro. Trasa linii 118 został skrócona – autobusy nie jeżdżą na prawy brzeg Wisły, bo najszybszym połączeniem Powiśla z Bródnem jest metro. Tramwaje uruchomionej na czas budowy metra linii 41 jako linia 17 jadą w dni powszednie od al. Jana Pawła II na Tarchomin, co poprawiło połączenie zachodniej Białołęki z centrum i Mokotowem. Z Bródna w al. Jana Pawła II (do ronda ONZ) najszybciej można dojechać metrem.

Główną linią dojazdową do metra ze wschodniej Białołęki pozostała linia 527 – autobusy będą jeździą najkrótszą trasą do najbliższej stacji M2 czyli Kondratowicza. Mieszkańcy Białołęki zyskali także wiele nowych połączeń, np. nowa linia 226 łączy wschodnią Białołękę z metrem linii M2 na osiedlu Bródno, a autobusy nowej linii 233 jadą przez cały tydzień z Tarchomina na Kępę Tarchomińską. Mieszkańcy wschodniej Białołęki mają zapewniony dojazd do dwóch linii metra M1 i M2.

Usprawniliśmy także dojazd do metra z sąsiednich miejscowości – autobusy z Marek i Ząbek czyli 145, 199, 240 i 245 jadą obok stacji metra Kondratowicza (linia 240 kończy przy niej swoją trasę).

Nowe trasy i połączenia są przez nas obserwowane. Przeanalizujemy dane z bramek metra, ze zliczarek w autobusach oraz z tramwajów. Na podstawie danych z liczników pasażerów zamontowanych w pojazdach wiemy ile osób wsiada i wysiada na konkretnych przystankach, na jakich odcinkach tras ilu jest pasażerów, jakie są popularne przystanki, na których odbywa się duża wymiana pasażerów. Te dane pozwolą na ocenę wprowadzonych rozwiązań i wskażą kierunek ewentualnych korekt.

Uwaga, część autobusów po otwarciu metra jeździ trasami objazdowymi bo trwa przebudowa skrzyżowania ulicy Zdziarskiej i Ostródzkiej na Białołęce, ulicy L. Kondratowicza na Targówku oraz ulicy marsz. J. Piłsudskiego w Ząbkach. Zaznaczamy to w szczegółowych informacjach o trasie danej linii. ▪

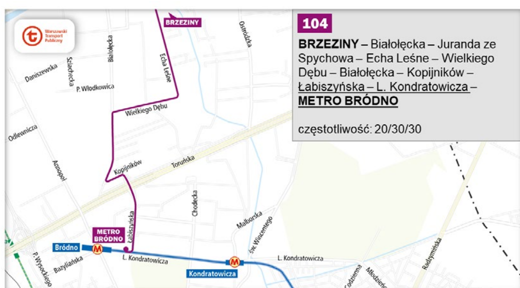


Oto szczegóły:

Linia 104

Autobusy jadą do najbliższej stacji metra co usprawni komunikację z rejonu ulic Białołęckiej i Echa Leśne do metra. Kursują częściej w godzinach szczytu.

104: **BRZEZINY** – Białołęcka – Juranda ze Spychowa – Echa Leśne – Wielkiego Dębu – Białołęcka – Kopijników – Łabiszyńska – L. Kondratowicza – **METRO BRÓDNO**



Linia 112

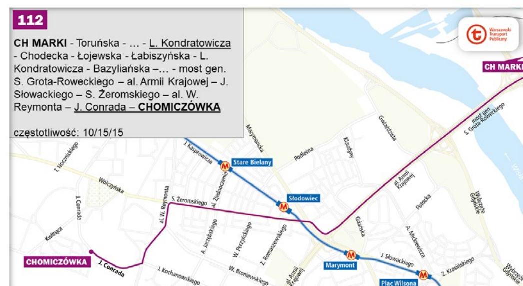
Autobusy tej linii zapewnią sprawne połączenie ze stacją metra osiedli zlokalizowanych w rejonie Trasy Toruńskiej.

Trasa docelowa po zakończeniu przebudowy ulicy L. Kondratowicza:

112: **CH MARKI** – Toruńska – Głębocka – św. Wincentego – metro KONDRATOWICZA - L. Kondratowicza – Chodecka – Łojewska – Łabiszyńska – metro BRÓDNO - L. Kondratowicza – Bazyliańska – P. Wysockiego – Toruńska – most gen. S. Grota-Roweckiego – J. Słowackiego – S. Żeromskiego - al. W. Reymonta - Powstańców Śląskich - **NOWE BEMOWO** – KURSY WYDŁUŻONE: Człuchowska – Lazurowa – Połczyńska – **KAROLIN**

Trasa do czasu zakończenia przebudowy ulicy L. Kondratowicza:

112: **CH MARKI** – Toruńska – Głębocka – św. Wincentego – metro KONDRATOWICZA – św. Wincentego – Matki Teresy z Kalkuty – Chodecka – Łojewska – Łabiszyńska – metro BRÓDNO - L. Kondratowicza – Bazyliańska – P. Wysockiego – Toruńska – most gen. S. Grota-Roweckiego – J. Słowackiego – S. Żeromskiego - al. W. Reymonta - Powstańców Śląskich - **NOWE**

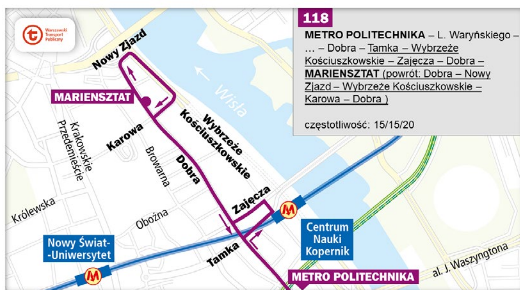


BEMOWO – KURSY WYDŁUŻONE: Człuchowska – Lazurowa – Połczyńska – **KAROLIN**

Linia 118

Trasa została skrócona do Powiśla, a tym samym autobusy 118 zostały wycofane z trasy S8 i Wisłostrady, gdzie miały trudności z przejazdem. Z Bródna na Powiśle dojeżdżają pociągi metra M2.

118: **METRO POLITECHNIKA** – L. Waryńskiego – pl. Konstytucji – Piękna – Al. Ujazdowskie – Książęca – Ludna – Solec – Dobra – Tamka – Wybrzeże Kościuszkowskie – Zajęcza – Dobra – **MARIENSZTAT** (powrót: Nowy Zjazd – Wybrzeże Kościuszkowskie – Karowa – Dobra – Solec)



Linia 120

Korekta trasy - autobusy jadą do metra ulicami Malborską i L. Kondratowicza, z większą niż dziś częstotliwością, w szczycie co 15 minut. Na ulicy Głębockiej, razem z liniami 240 i 256, autobusy podjeżdżają na przystanek co 5-10 minut. Utrzymane zostało także bezpośrednie połączenie wschodniej Białołęki i Targówka Mieszkaniowego z Dworcem Wschodnim. Autobusy zatrzymują się także na nowym przystanku przy ulicy Malborskiej.

Trasa docelowa po zakończeniu przebudowy skrzyżowania ulic Ostródzkiej i Zdziarskiej:

120: **OLESIN** – Kobiałka – Mochtyńska – Ostródzka – Zdziarska – Kąty Grodziskie – L. Berensona – Głębocka (powrót: Lewandów – Skośna – L. Berensona) – Malborska – L. Kondratowicza – metro KONDRATOWICZA - św. Wincentego – Borzymowska – Trocka – Unicka – Handlowa – M. Ossowskiego – Barkocińska – Myszkowska – Gorzykowska – Radzymińska – al. „Solidarności" – Targowa – Kijowska – **DW. WSCHODNI (KIJOWSKA)**.

Trasa do czasu zakończenia przebudowy skrzyżowania ulic Ostródzkiej i Zdziarskiej:

120: **OLESIN** – Kobiałka – Mochtyńska – Ostródzka – Olsztyńska – L. Berensona – Głębocka (powrót: Lewandów – Skośna – L. Berensona) – Malborska – L. Kondratowicza – metro KONDRATOWICZA - św. Wincentego – Borzymowska – Trocka – Unicka – Handlowa – M. Ossowskiego – Barkocińska – Myszkowska – Gorzykowska – Radzymińska – al. „Solidarności" – Targowa – Kijowska – **DW. WSCHODNI (KIJOWSKA)**



Linia 126

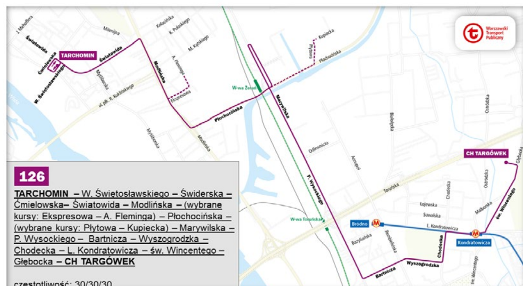
Skierowaliśmy autobusy na Tarchomin co poprawia lokalne połączenia pomiędzy osiedlami Tarchomin i Marywilska. Razem z liniami 145 i 156 zapewnia dojazd do stacji metra Kondratowicza z ulicy Bartniczej, Wyszogrodzkiej i południowej części Chodeckiej. Autobusy linii 126 pozostały na obecnej trasie przebiegającej ulicami Marywilską i Wysockiego na wprost z uwagi na utrzymanie obecnej trasy linii 314 zapewniającej połączenie osiedli Tarchomin i Marywilska ze strefą przemysłową na Żeraniu Wschodnim. Obsługę rejonu osiedla Nowodwory oraz części ulicy J. Mehoffera przejęła nowa linia 233 powstała z przekształcenia linii 333.

Trasa docelowa po zakończeniu przebudowy ulicy L. Kondratowicza:

126: **TARCHOMIN** – W. Świętosławskiego – Świderska – Ćmielowska (powrót: Światowida – Świętosławskiego) – Światowida – Modlińska – (wybrane kursy: Ekspresowa – A. Fleminga – Ekspresowa) – Płochocińska – (wybrane kursy: Płytowa – Kupiecka – Płytowa) -– Marywilska – P. Wysockiego – Bartnicza – Wyszogrodzka – Chodecka – L. Kondratowicza – metro KONDRATOWICZA – św. Wincentego – Głębocka – **CH TARGÓWEK**

Trasa do czasu zakończenia przebudowy ulicy L. Kondratowicza:

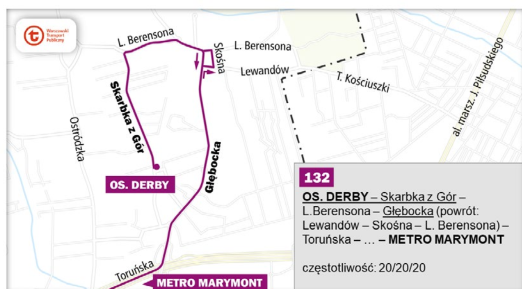
126: **TARCHOMIN** – W. Świętosławskiego – Świderska – Ćmielowska (powrót: Światowida – Świętosławskiego) – Światowida – Modlińska – (wybrane kursy: Ekspresowa – A. Fleminga – Ekspresowa) – Płochocińska – (wybrane kursy: Płytowa – Kupiecka – Płytowa) – Marywilska – P. Wysockiego – Bartnicza – Wyszogrodzka – Chodecka – Matki Teresy z Kalkuty – św. Wincentego – metro KONDRATOWICZA – św. Wincentego – Głębocka – **CH TARGÓWEK**



Linia 132

Autobusy linii 132 jadą ulicą Głębocką, zgodnie z uzgodnionym wcześniej projektem rozbudowy sieci WTP na Białołęce. Łączą wschodnią Białołękę z linią metra M1 oraz Żoliborzem i Bielanami. Na ulicy Głębockiej zastąpiły linię E-9 kursującą tylko w godzinach szczytu. Z kolei na ulicy Ostródzkiej połączenie w relacji do stacji metra Marymont nadal zapewnia linia 134, natomiast do osiedli Grodzisk i Lewandów linia 204 na nowej trasie.

132: **OS. DERBY** – Skarbka z Gór – L. Berensona – Głębocka (powrót: Lewandów – Skośna – L. Berensona) – Toruńska – most gen. S. Grota-Roweckiego – al. Armii Krajowej – J. Słowackiego – Włościańska – **METRO MARYMONT** (powrót: Włościańska – Żelazowska)



Linia 134

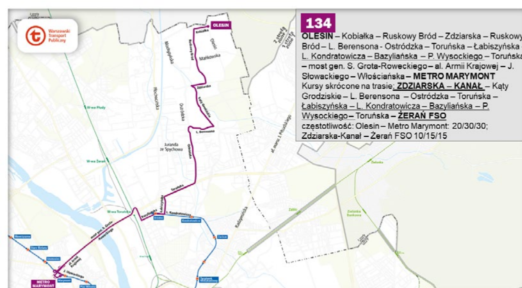
Autobusy tej linii nadal łączą wschodnią Białołękę z Marymontem, w tym linią metra M1. W dni powszednie jadą najkrótszą trasą przebiegającą trasą S8, natomiast w weekendy, kiedy nie kursują autobusy linii 326, 134 zostały skierowane na trasę przebiegającą przez osiedle Bródno obok stacji linii metra M2 zapewniając połączenie z obiema liniami metra. Pasażerów z Olesina zabierają tak jak obecnie co 20 minut w szczycie oraz co 30 poza nim i w święta. Linia zapewnia wygodną przesiadkę do linii tramwajowych kursujących ciągiem ulicy Rembielińskiej.

Trasa docelowa po zakończeniu przebudowy skrzyżowania ulic Ostródzkiej i Zdziarskiej:

134: **OLESIN** – Kobiałka – Ruskowy Bród – Zdziarska – Ostródzka – Toruńska – (w weekend: Łabiszyńska – L. Kondratowicza – METRO BRÓDNO – L. Kondratowicza – Bazyliańska – P. Wysockiego – Toruńska) – most gen. S. Grota-Roweckiego – al. Armii Krajowej – J. Słowackiego – Włościańska – **METRO MARYMONT** (powrót: Włościańska – Żelazowska)

Trasa do czasu zakończenia przebudowy skrzyżowania ulic Ostródzkiej i Zdziarskiej:

134: **OLESIN** – Kobiałka – Ruskowy Bród – Zdziarska – Kąty Grodziskie – L. Berensona – Olsztyńska – Ostródzka – Toruńska – (w weekend: Łabiszyńska – L. Kondratowicza – METRO BRÓDNO – L. Kondratowicza – Bazyliańska – P. Wysockiego – Toruńska) – most gen. S. Grota-Roweckiego – al. Armii Krajowej – J. Słowackiego – Włościańska – **METRO MARYMONT** (powrót: Włościańska – Żelazowska)



Linia 145

Autobusy 145 zapewniają dojazd do stacji Kondratowicza z ulicy Bartniczej, Wyszogrodzkiej i południowej części Chodeckiej. Wszystkie autobusy do Ząbek ruszają z jednej stacji metra – Kondratowicza (linie 145, 199 i 245).

Trasa docelowa po zakończeniu przebudowy ulicy L. Kondratowicza:

145: **ŻERAŃ FSO** – Modlińska – Toruńska – P. Wysockiego – Bartnicza – Wyszogrodzka – Chodecka – L. Kondratowicza – metro KONDRATOWICZA - L. Kondratowicza – Młodzieńcza – Łodygowa – Ząbki: Warszawska – marsz. J. Piłsudskiego – Warszawa: Chełmżyńska – Marsa – Płowiecka – Grochowska – **WIATRACZNA**

Trasa do czasu zakończenia przebudowy ulicy L. Kondratowicza:

145: **ŻERAŃ FSO** – Modlińska – Toruńska – P. Wysockiego – Bartnicza – Wyszogrodzka – Chodecka – Matki Teresy z Kalkuty – św. Wincentego – L. Kondratowicza – metro KONDRATOWICZA - L. Kondratowicza

– Młodzieńcza – Łodygowa – Ząbki: Warszawska – marsz. J. Piłsudskiego – Warszawa: Chełmżyńska – Marsa – Płowiecka – Grochowska – **WIATRACZNA**

Trasa do czasu zakończenia przebudowy ulicy marsz. J. Piłsudskiego w Ząbkach:

145: **ŻERAŃ FSO** – Modlińska – Toruńska – P. Wysockiego – Bartnicza – Wyszogrodzka – Chodecka – Matki Teresy z Kalkuty – św. Wincentego – L. Kondratowicza – metro KONDRATOWICZA - L. Kondratowicza – Młodzieńcza – Łodygowa – Ząbki: Warszawska – marsz. J. Piłsudskiego – ks. I. Skorupki – Kwiatowa – W. Sikorskiego – Gajowa – Kosynierów – S. Maczka – Powstańców – marsz. J. Piłsudskiego – Warszawa: Chełmżyńska – Marsa – Płowiecka – Grochowska – **WIATRACZNA**



Linia 156

Czasowa trasa na Bródnie została w większości przyjęta jako stała i tym samym wraz z liniami 126 i 145 zapewnia dojazd do stacji Kondratowicza z ulic Bartniczej, Wyszogrodzkiej i południowej części Chodeckiej. Zgodnie z wnioskami mieszkańców autobus łączy Osiedle Wilno z Dworcem Wschodnim. Autobusy jeżdżą ulicami Borzymowską i Trocką, aby wzmocnić komunikację na tych ulicach.

Trasa docelowa po zakończeniu przebudowy ulicy L. Kondratowicza:

156: **METRO MŁOCINY** – J. Kasprowicza – S. Żeromskiego – J. Słowackiego – al. Armii Krajowej – most gen. S. Grota–Roweckiego – Toruńska – P. Wysockiego – Bartnicza – Wyszogrodzka – Chodecka – L. Kondratowicza – metro KONDRATOWICZA – św. Wincentego – Borzymowska – Trocka – metro TROCKA – Unicka – Handlowa – M. Ossowskiego – metro TARGÓWEK MIESZKANIOWY – Barkocińska – Myszkowska – Gorzykowska – Radzymińska – gen. T. Rozwadowskiego – Księcia Ziemowita – Swojska – Wierna – PKP Zacisze Wilno – Wierna – Swojska – Księcia Ziemowita – Naczelnikowska – Zabraniecka – Kijowska – **DW. WSCHODNI (KIJOWSKA)**

Trasa do czasu zakończenia przebudowy ulicy L. Kondratowicza:

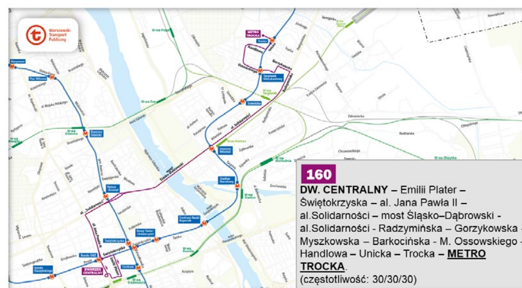
156: **METRO MŁOCINY** – J. Kasprowicza – S. Żeromskiego – J. Słowackiego – al. Armii Krajowej – most gen. S. Grota–Roweckiego – Toruńska – P. Wysockiego – Bartnicza – Wyszogrodzka – Chodecka – Matki Teresy z Kalkuty – św. Wincentego – Borzymowska – Trocka – metro TROCKA – Unicka – Handlowa – M. Ossowskiego – metro TARGÓWEK MIESZKANIOWY – Barkocińska – Myszkowska – Gorzykowska – Radzymińska – gen. T. Rozwadowskiego – Księcia Ziemowita – Swojska – Wierna – PKP Zacisze Wilno – Wierna – Swojska – Księcia Ziemowita – Naczelnikowska – Zabraniecka – Kijowska – **DW. WSCHODNI (KIJOWSKA)**



Linia 160

Autobusy, zgodnie z wnioskami mieszkańców Targówka i Białołęki, nadal łączą bezpośrednio te dzielnice z Trasą W-Z i Śródmieściem, w tym z Dworcem Centralnym. Nastąpiła korekta przebiegu trasy w rejonie stacji metra Kondratowicza, aby dojazd do tej stacji był lepszy. Autobusy linii 160 tak jak 120 kursują w obu kierunkach ulicami Malborską i L. Kondratowicza i zatrzymują się przy stacji metra, a także na nowym przystanku przy ulicy Malborskiej.

160: **DW. CENTRALNY** – Emilii Plater – Świętokrzyska – metro RONDO ONZ - (powrót: al. Jana Pawła II – tunel pod al. Jana Pawła II – jezdnia płn. Dw. Centralnego) – al. Jana Pawła II – al. Solidarności – metro RATUSZ ARSENAŁ – most Śląsko–Dąbrowski – metro DWORZEC WILEŃSKI - al. Solidarności - Radzymińska – Gorzykowska – Myszkowska – Barkocińska



– metro TARGÓWEK MIESZKANIOWY – M. Ossowskiego – Handlowa – Unicka – Trocka – METRO TROCKA – Trocka – Borzymowska – św. Wincentego – METRO KONDRATOWICZA – L. Kondratowicza – Malborska – Głębocka – Jesiennych Liści – Skarbka z Gór – L. Berensona – Głębocka – Lewandów – Skośna – (powrót Skośna – L. Berensona) – **GRODZISK**

Linia 169

Linia wróci na trasę podstawową przebiegającą ulicą L. Kondratowicza, ale do czasu otwarcia dla ruchu tej ulicy w rejonie Szpitala Bródnowskiego oraz parku, trasa i częstotliwość kursowania pozostaje jak obecnie.

Trasa docelowa po zakończeniu przebudowy ulicy L. Kondratowicza:

169: **BRÓDNO-PODGRODZIE** - Chodecka – Łojewska – Łabiszyńska – METRO BRÓDNO – L. Kondratowicza – METRO KONDRATOWICZA - św. Wincentego – 11 Listopada – Ratuszowa – Inżynierska – Wileńska (powrót: Targowa – 11 Listopada) – Targowa – Kijowska - **DW. WSCHODNI (KIJOWSKA)**

Trasa do czasu zakończenia przebudowy ulicy L. Kondratowicza:

169: **BRÓDNO-PODGRODZIE** - Chodecka - Łojewska - Łabiszyńska – Toruńska – Krasnobrodzka – Chodecka – Matki Teresy z Kalkuty - św. Wincentego – 11 Listopada – Ratuszowa – Inżynierska – Wileńska (powrót: Targowa – 11 Listopada) – Targowa – Kijowska - **DW. WSCHODNI (KIJOWSKA)**

Linia 176

Autobusy tej linii jadą do najbliższej stacji metra Bródno, gdzie bezpośrednio dowożą pasażerów z Choszczówki, Płud i Marcelina. Przy stacji metra mieszkańcy tych osiedli mają także możliwość przesiadki do tramwajów.

176: **CHOSZCZÓWKA** – Raciborska – Przytulna – Henrykowska – Wyganowska – Raciborska – (powrót: J. Mehoffera – Raciborska) - J. Mehoffera – Polnych Kwiatów – Parowozowa – Ołówkowa – Bohaterów – Czołowa – Marywilska – P. Wysockiego – Bazyliańska – L. Kondratowicza – **METRO BRÓDNO**



Linia 199

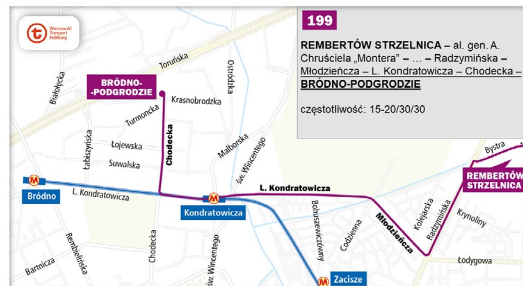
Autobusy zapewniają dowóz do stacji metra Kondratowicza i dalej do pętli Bródno–Podgrodzie. Dzięki temu wszystkie autobusy do Ząbek ruszają ze wspólnego przystanku przy jednej stacji metra – Kondratowicza (linie 145, 199 i 245), natomiast mieszkańcy osiedla Podgrodzie zyskali dodatkowy autobus dowożący do stacji metra Kondratowicza.

Trasa docelowa po zakończeniu przebudowy ulicy L. Kondratowicza:

199: **REMBERTÓW STRZELNICA** – al. gen. A. Chruściela „Montera" – I. Paderewskiego – Czwartaków – Żołnierska – Zielonka: al. marsz. J. Piłsudskiego – Ząbki: Szwoleżerów – F. Stefczyka – gen. W. Sikorskiego – Kwiatowa – Orla – Wojska Polskiego – A. Leszczyckiego – (powrót: Kwiatowa – Szwoleżerów – R. Żbikowskiego) – Stefana Batorego – Warszawa: Bystra – Radzymińska – Młodzieńcza – L. Kondratowicza – metro KONDRATOWICZA – Chodecka – **BRÓDNO–PODGRODZIE**

Trasa do czasu zakończenia przebudowy ulicy L. Kondratowicza:

199: RE**MBERTÓW STRZELNICA** – al. gen. A. Chruściela „Montera" – I. Paderewskiego – Czwartaków – Żołnierska – Zielonka: al. marsz. J. Piłsudskiego – Ząbki: Szwoleżerów – F. Stefczyka – gen. W. Sikorskiego – Kwiatowa – Orla – Wojska Polskiego – A. Leszczyckiego – (powrót: Kwiatowa – Szwoleżerów – R. Żbikowskiego) – Stefana Batorego – Warszawa: Bystra – Radzymińska – Trocka – **METRO TROCKA**



Linia 204

Autobusy tej linii jadą do stacji metra Bródno. Dowożą one pasażerów z ulicy Białołęckiej; na odcinku: Ostródzka – L. Berensona – Oknicka – Lewandów – Grodzisk zastąpiły linię 132 zachowując połączenie poprzeczne rejonu ulicy Ostródzkiej z Grodziskiem i Lewandowem. Zwiększona została częstotliwość kursowania w godzinach szczytu.

204: **GRODZISK** – L. Berensona – Głębocka – Lewandów – Oknicka – L. Berensona – Olsztyńska – Ostródzka

– Juranda ze Spychowa – Białołęcka – Kopijników – Łabiszyńska – L. Kondratowicza – **METRO BRÓDNO**. Powrót: **METRO BRÓDNO** – L. Kondratowicza – Łabiszyńska – Kopijników – Białołęcka – Juranda ze Spychowa – Ostródzka – Olsztyńska – L. Berensona – Głębocka – Lewandów – Skośna – L. Berensona – Oknicka – Lewandów – Skośna – **GRODZISK**



Linia 212

Linia zapewni ważny dla mieszkańców Targówka dojazd do przystanków BALKONOWA przy skrzyżowaniu ulic Chodeckiej i Matki Teresy z Kalkuty, ale po otwarciu ulicy L. Kondratowicza w rejonie Szpitala Bródnowskiego. Do tego czasu trasa pozostaje bez zmiana a obsługę tego przystanku zapewniają inne linie kursujące trasami objazdowymi, omijające zamkniętą ulicę L. Kondratowicza

Trasa docelowa po zakończeniu przebudowy ulicy L. Kondratowicza:

212: **CH TARGÓWEK** – Głębocka – św. Wincentego – metro KONDRATOWICZA – L. Kondratowicza – Chodecka – Matki Teresy z Kalkuty – Gilarska – Samarytanka – Z. Jórskiego – Radzymińska – Trocka – metro TROCKA – Unicka – Handlowa – Myszkowska – Barkocińska – metro TARGÓWEK MIESZKANIOWY – M. Ossowskiego – Kołowa – św. Wincentego – 11 Listopada – Namysłowska (powrót: Namysłowska – S. Starzyńskiego) – K. Szymanowskiego – **PL. HALLERA**

Trasa do czasu zakończenia przebudowy ulicy L. Kondratowicza:

212: **CH TARGÓWEK** – Głębocka – św. Wincentego – metro KONDRATOWICZA – św. Wincentego – Gilarska – Samarytanka – Z. Jórskiego – Radzymińska – Trocka – metro TROCKA – Unicka – Handlowa – Myszkowska – Barkocińska – metro TARGÓWEK MIESZKANIOWY – M. Ossowskiego – Kołowa – św. Wincentego – 11 Listopada – Namysłowska (powrót: Namysłowska – S. Starzyńskiego) – K. Szymanowskiego – **PL. HALLERA**



Linia 226

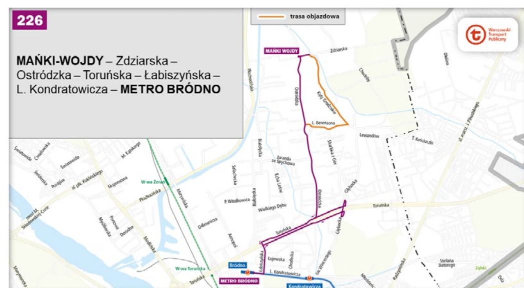
Nowa całotygodniowa linia zapewniająca połączenie rejonu osiedla Zielona Dolina oraz ulic Kąty Grodziskie – L. Berensona – Ostródzka (po otwarciu połączenia ulicy Zdziarskiej Ostródzką autobusy pojadą bezpośrednio tymi ulicami z pominięciem przejazdu Kąty Grodziskie – L. Berensona) z linią metra M2 na stacji Bródno. Dzięki odpowiedniej koordynacji rozkładów jazdy linie 134 i 226 w weekendy dowiozą pasażerów z ulicy Ostródzkiej do drugiej linii metra co 15 minut natomiast w tygodniu razem z linią 326 co 10 minut w szczycie i co 15 minut poza nim.

Trasa docelowa po zakończeniu przebudowy skrzyżowania ulic Ostródzkiej i Zdziarskiej:

226: **MAŃKI-WOJDY** – Zdziarska – Ostródzka – Toruńska – Łabiszyńska – L. Kondratowicza – **METRO BRÓDNO**

Trasa do czasu zakończenia przebudowy skrzyżowania ulic Ostródzkiej i Zdziarskiej:

226: **ZDZIARSKA-KANAŁ** – Kąty Grodziskie – L. Berensona – Olsztyńska – Ostródzka – Toruńska – Łabiszyńska – L. Kondratowicza – **METRO BRÓDNO**

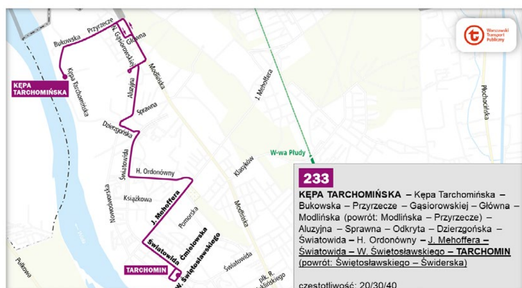


Linia 233

Nowa całotygodniowa linia, która zastąpiła linię 333 na wydłużonej trasie. Zapewnia połączenie Kępy

Tarchomińskiej i Bukowa z tramwajami i szkołami na Nowodworach oraz z obszarem Tarchomina, poprawia dojazd z ulicy J. Mehoffera do tramwaju na Światowida, a na Nowodworach przejęła część dawnej trasy linii 126.

233: **KĘPA TARCHOMIŃSKA** – Kępa Tarchomińska – Bukowska – Przyrzecze – Gąsiorowskiej – Główna – Modlińska (powrót: Modlińska – Przyrzecze) – Aluzyjna – Sprawna – Odkryta – Dzierzgońska – Światowida – H. Ordonówny – J. Mehoffera – Światowida – W. Świętosławskiego – **TARCHOMIN** (powrót: Świętosławskiego – Świderska)



Linia 240

Autobusy jadą do najbliższej stacji metra czyli Kondratowicza. Dzięki krótszej trasie i pominięciu trasy S8 generującej duże utrudnienia w ruchu, poprawi się punktualność i regularność kursowania. Autobusy razem z linią 256 dowożą pasażerów z obszaru Lewandowa do metra. Na wspólnym odcinku trasy czyli na ulicach Lewandów i Głębockiej pojawiają się na przystankach co 10 minut w godzinach szczytu i co 15 minut w pozostałych porach. Autobusy linii 240 zatrzymują na wspólnym przystanku z liniami 120 i 256 na ulicy L. Kondratowicza przy stacji metra w kierunku ulicy Głębockiej. Autobusy stają także na nowym przystanku przy ulicy Malborskiej. Przy stacji metra KONDRATOWICZA jest też możliwość przesiadki pomiędzy autobusami linii 240 jadącymi z Marek a 112 poruszającymi się w kierunku Żerania po dawnej trasie linii 240.



240: **MARKI /PUSTELNIK/** – Duża – al. marsz J. Piłsudskiego – Sosnowa – T. Kościuszki – Warszawa: Lewandów – Skośna – L. Berensona – Głębocka (powrót: Głębocka – Lewandów) – św. Wincentego – L. Kondratowicza – **METRO KONDRATOWICZA** powrót: **METRO KONDRATOWICZA** – L. Kondratowicza – Malborska – Głębocka

Linia 245

Tak jak w przypadku linii 199 skierowaliśmy autobusy linii 245 do stacji metra Kondratowicza i dalej do pętli Bródno–Podgrodzie. Wszystkie autobusy do Ząbek (linie 145, 199 i 245) zabierają pasażerów z jednego przystanku przy stacji metra Kondratowicza a mieszkańcy osiedla Podgrodzie zyskali dodatkowy autobus dowożący do stacji metra Kondratowicza.

Trasa docelowa po zakończeniu przebudowy ulicy L. Kondratowicza:

245: **BRÓDNO-PODGRODZIE** – Chodecka – L. Kondratowicza – metro KONDRATOWICZA - L. Kondratowicza – Młodzieńcza – Łodygowa- Warszawska – marsz. J. Piłsudskiego – Powstańców – gen. S. Maczka – Kosynierów – Gajowa - **ZĄBKI /MACZKA**

Trasa do czasu zakończenia przebudowy ulicy L. Kondratowicza:

245: **METRO TROCKA** – Trocka – Radzymińska – Łodygowa – Warszawska – marsz. J. Piłsudskiego – Powstańców – gen. S. Maczka – Kosynierów – Gajowa - **ZĄBKI /MACZKA**

Trasa do czasu zakończenia przebudowy ulicy marsz. J. Piłsudskiego w Ząbkach:

245: **METRO TROCKA** – Trocka – Radzymińska – Łodygowa – Ząbki: Warszawska – marsz. J. Piłsudskiego – ks. I. Skorupki – Kwiatowa – W. Sikorskiego – Gajowa – Kosynierów – gen. S. Maczka – **ZĄBKI /MACZKA/**

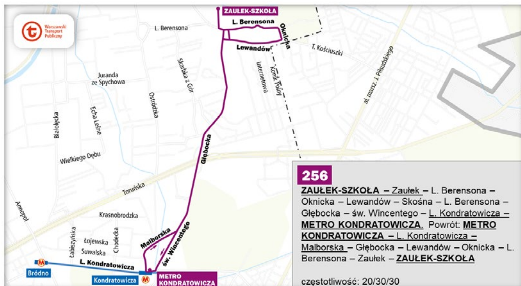


Linia 256

Autobusy jadą do najbliższej stacji linii metra M2, czyli stacji Kondratowicza. Przywrócone zostało funkcjonowanie linii w weekendy. Autobusy razem z linią 240 dowożą pasażerów z obszaru Lewandowa do

metra. Na wspólnym odcinku trasy czyli na ulicach Lewandów i Głębockiej pojawiają się na przystankach co 10 minut w godzinach szczytu i co 15 minut w pozostałych porach. Autobusy linii 256 zatrzymują się na wspólnym przystanku z liniami 120 i 240 na ulicy L. Kondratowicza przy stacji metra w kierunku Głębockiej. Autobusy zatrzymują się także na nowym przystanku przy ulicy Malborskiej. Jednocześnie zgodnie z wnioskami mieszkańców, autobusy linii 256 nadal dojeżdżają do szkoły przy ulicy Zaułek.

256: **ZAUŁEK-SZKOŁA** – Zaułek – L. Berensona – Oknicka – Lewandów – Skośna – L. Berensona – Głębocka – św. Wincentego – L. Kondratowicza – METRO KONDRATOWICZA. Powrót: METRO KONDRATOWICZA – L. Kondratowicza – Malborska – Głębocka – Lewandów – Oknicka – L. Berensona – Zaułek – **ZAUŁEK-SZKOŁA**



Linia 262

Autobusy linii 262 pojadą trasą ustaloną w trakcie konsultacji związanych z otwarciem stacji Trocka. Termin wprowadzenia zmian uzależniony jest od wybudowania przez Urząd Dzielnicy Targówek przystanków na ulicach Krośniewickiej, Kościeliskiej i Władysława Łokietka.

Trasa docelowa po zakończeniu budowy przystanków:

262: **METRO TROCKA** – Trocka – Unicka – Władysława Łokietka – Krośniewicka – Kościeliska – Tarnogórska – Tużycka - Potulicka – Łodygowa – **LEWINÓW**

Trasa do czasu zakończenia budowy przystanków:

262: **METRO TROCKA** – Trocka – Radzymińska – Tarnogórska – Tużycka – Potulicka – Łodygowa – **LEWINÓW**

Linia 326

Dla umożliwienia pasażerom z ulic Ruskowy Bród i Zdziarskiej dojazdu do linii metra M2, wydłużyliśmy trasę linii 326 od strony metra Marymont i ulicy Płochocińskiej do linii metra M2 na os. Bródno (od skrzyżowania ulic Kobiałka i Ruskowy Bród). Autobusy kursują nie tylko w godzinach szczytu, ale także poza nim co poprawi obsługę osiedli zlokalizowanych w rejonie ulicy Kobiałka i Płochocińskiej. Wraz z linią 226 na wspólnej trasie zapewnia połączenie z linią metra M2 z częstotliwością co 10 minut w godzinach szczytu oraz co 15 minut poza nim w dni powszednie.

Uwaga, do czasu zakończenia prac wodociągowych na skrzyżowaniu ulic Kobiałka i Ruskowy Bród, trasa linii 326 nie zmieni się.

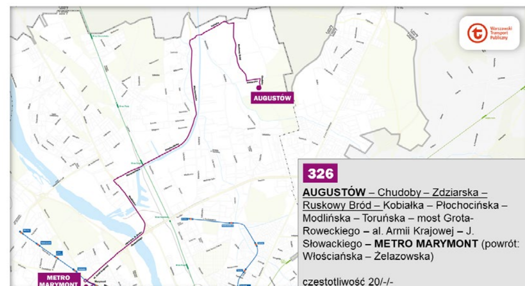
Trasa docelowa po zakończeniu przebudowy skrzyżowania ulic Ostródzkiej i Zdziarskiej:

326: **METRO MARYMONT** – Włościańska – Żelazowska (powrót J. Słowackiego – Włościańska) – al. Armii Krajowej – most Grota-Roweckiego – Toruńska – Modlińska – Płochocińska – Kobiałka – Ruskowy Bród – Zdziarska – Ostródzka – Toruńska – Łabiszyńska – L. Kondratowicza – **METRO BRÓDNO**

Trasa do czasu zakończenia przebudowy skrzyżowania ulic Ostródzkiej i Zdziarskiej:

326: **METRO MARYMONT** – Włościańska – Żelazowska (powrót J. Słowackiego – Włościańska) – al. Armii Krajowej – most Grota-Roweckiego – Toruńska – Modlińska – Płochocińska – Kobiałka – Ruskowy Bród – Zdziarska – Kąty Grodziskie – L. Berensona – Olsztyńska – Ostródzka – Toruńska – Łabiszyńska – L. Kondratowicza – **METRO BRÓDNO**





Linia 356

Nowa linia, która zapewnia połączenie Targówka Mieszkaniowego ze szkołami przy ulicy Mieszka I w dni nauki szkolnej oraz połączenie z metrem Osiedla Wilno, po wycofaniu z jego obszaru linii 256. Na wspólnym odcinku trasy pomiędzy osiedlem Wilno a Targówkiem Mieszkaniowym autobusy pojawiają się na przystankach co 10 minut w godzinach szczytu.

356: **METRO TROCKA** – Trocka – Unicka – Handlowa – M. Ossowskiego – metro TARGÓWEK MIESZKANIOWY - Barkocińska – Myszkowska – Gorzykowska – Radzymińska – gen. T. Rozwadowskiego – Księcia Ziemowita – Swojska – Wierna – **PKP ZACISZE-WILNO**



Linie 409 i 500

Autobusy wrócą na trasę podstawową przebiegającą ulicą L. Kondratowicza, ale do czasu otwarcia dla ruchu tej ulicy w rejonie Szpitala Bródnowskiego, trasa i częstotliwość kursowania pozostaną bez zmian. Na prośbę pasażerów autobusy zatrzymają się na dodatkowych przystankach NIWA oraz ROGOWSKA

Trasa docelowa po zakończeniu przebudowy ulicy L. Kondratowicza:

409/500: **BRÓDNO-PODGRODZIE** - Chodecka – L. Kondratowicza – METRO KONDRATOWICZA – św. Wincentego – S. Starzyńskiego – … i dalej swoimi trasami

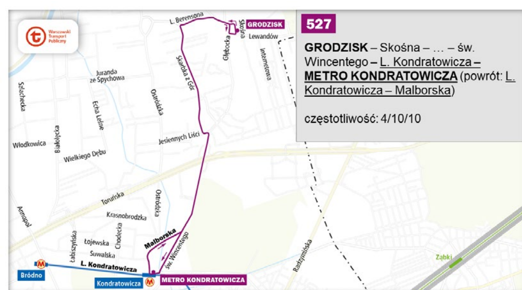
Trasa do czasu zakończenia przebudowy ulicy L. Kondratowicza:

409/500: **BRÓDNO-PODGRODZIE** - Chodecka – Matki Teresy z Kalkuty – św. Wincentego – S. Starzyńskiego – … i dalej swoimi trasami

Linia 527

Główna linia dowozowa do najbliższej stacji metra Kondratowicza z osiedla Derby. Autobusy podjeżdżają na przystanki co pięć minut w szczycie oraz co 10 minut w pozostałych porach. Pomiędzy przystankami CH TARGÓWEK a METRO KONDRATOWICZA autobusy jadą bez zatrzymania na przystankach pośrednich.

527: **GRODZISK** – Skośna – L. Berensona (powrót: Głębocka – Lewandów – Skośna) – Skarbka z Gór – Jesiennych Liści – Głębocka – św. Wincentego – L. Kondratowicza – **METRO KONDRATOWICZA** powrót: L. Kondratowicza – Malborska





Z barykad z powrotem na ulice

Przewrócone tramwaje, służące jako elementy barykad, są jednym z najbardziej charakterystycznych obrazków z Powstania Warszawskiego i świadectwo tego jak walczyła ludność stolicy.

Kiedy tramwaje spełniły swój „transportowy obowiązek" i po wybuchu walk przestały kursować, natychmiast posłużyły jako znakomity materiał do budowy barykad. Barykady stosowali już obrońcy Warszawy w 1939 roku, więc pomysł na wykorzystanie tramwajów był gotowy. Już od pierwszych minut powstania warszawiacy zaczęli przewracać wagony.

Witold Konecki, po wyjściu do akcji na ulicę Marszałkowską zobaczył, jak cywile w pobliżu Nowogrodzkiej przewrócili wagon i budowali barykadę. Dzień później na Starym Mieście ulicę Miodową przegradzała już solidna zapora. Krzysztof Jaworski, powstaniec wspominał, że przewracano wagon tramwajowy, a „spawacz ciął szyny, które wyginano pod kątem".

Nie zdobycia

Tak zaczął się kolejny rozdział historii tramwajów w walkach powstańczych. Przez 63 dni, do 2 października 1944 roku, wagony leżały albo stały na stołecznych ulicach, ochraniając życie powstańców oraz cywili i utrudniając ruchy wojsk niemieckich.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/51/0/12.5/630 (daw. 51-630-2)
Perspektywa ulicy od strony placu Zbawiciela w kierunku placu Konstytucji. Widoczny tramwaj typ „A" linii nr 51944
1955 - 1958



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/67/0/-/1 (daw. 67-1-2)
Udekorowany tramwaj linii nr 15 na ulicy Mickiewicza.
15 marca 1946

Barykady pokryły całe miasto, a tramwaje przewracano tam, gdzie zastała je godzina „W" (niektóre nie zostały przewrócone, ale stały na torach przez cały okres walk, tarasując ruch) – wtedy ruch zamarł całkowicie (choć już wcześniej został ograniczony, bo Niemcy chcieli zachować główne arterie przejezdne dla swoich oddziałów i zaopatrzenia, przesuwających się na wschód).

Barykada na ulicy Miodowej miała u podstawy 5 metrów szerokości, ale stosunkowo niedaleko, na ulicy Długiej zbudowano jeszcze potężniejszą przeszkodę. Tutaj wał miał aż 12 metrów i był wzmocniony trzema wozami tramwajowymi. Obie barykady nie zostały zdobyte. Żołnierze batalionu „Wigry" bronili się na nich do ostatnich godzin ewakuacji Starówki, dzięki czemu można było uratować kilka tysięcy ludzi.

Podobne konstrukcje wyrosły w innych punktach miasta. Na ulicy Czerniakowskiej u zbiegu z Bartycką i Nowosielską, gdzie unieruchomiony został jeden z tramwajów. Wagon zepchnięto z szyn i wykorzystano jako barykadę. Motorniczy i konduktor nie wrócili do domów, ale schronili się w mieszkaniu przy ulicy Czerniakowskiej 92. Kilka dni później wtargnęli tam Niemcy, którzy zabili dozorcę, pracowników komunikacji miejskiej, a nawet przebywającego z nimi folksdojcza.

Szczególnie dużo wagonów znajdowało się w ciągu i w okolicach ulicy Marszałkowskiej. Na ulicy Królewskiej, od Marszałkowskiej do gmachu Zachęty, był prawdziwy korek tramwajowy składów podążających w stronę Śródmieścia. Składy były też m.in. na wysokości skrzyżowania z ulicami Hożą oraz Wilczą.

Kolejne wagony stanęły na rogu ulic Marszałkowskiej i Świętokrzyskiej. Zatrzymał się tam wagon linii numer 1, zdążający w kierunku Wierzbna. Jego ostatni przystanek wypadł na wysokości styku kamienicy przy ulicy Marszałkowskiej 132 i gmachu przedwojennej centrali Powszechnej Kasy Oszczędności. Były tam dwa wagony: silnikowy o numerze bocznym 195 i doczepny P-9 z numerem taborowym 1132. To właśnie

przy wagonie doczepnym warszawiacy zbudowali barykadę, do czego użyli m.in. z samochodu ciężarowego i zrzuconych na stertę różnych przedmiotów. Rzucali wszystko, co było pod ręką. Na ulicznej zaporze leżały m.in. framuga okienna oraz beczka. Później dociągnięto do tamtej barykady drugi wagon silnikowy, zmierzający w chwili wybuchu godziny „W" na północ. Oba udało się obrócić w poprzek ulicy.

Później, w miarę rozwoju walk powstańczych, trzeba było zabezpieczyć przejście przez ulicę w innym miejscu. Wagon przepchnięto kilkadziesiąt metrów dalej na południe, w rejon ulicy S. Moniuszki. Do wagonu dołożono murek z płyt chodnikowych.

Barykady, wzmacniane wagonami tramwajowymi, pełniły bardzo ważną rolę, skutecznie blokując ruchy wojsk niemieckich i osłaniając powstańców oraz ludność cywilną. Natężenie walk, nieustanny ogień artyleryjski, wybuchy bomb i rozrywające się granaty powodowały, że tabor tramwajowy z każdym dniem był coraz mocniej niszczony. Po 63 dniach Powstania Warszawskiego ogromna większość taboru była zniszczona.

Drugie życie

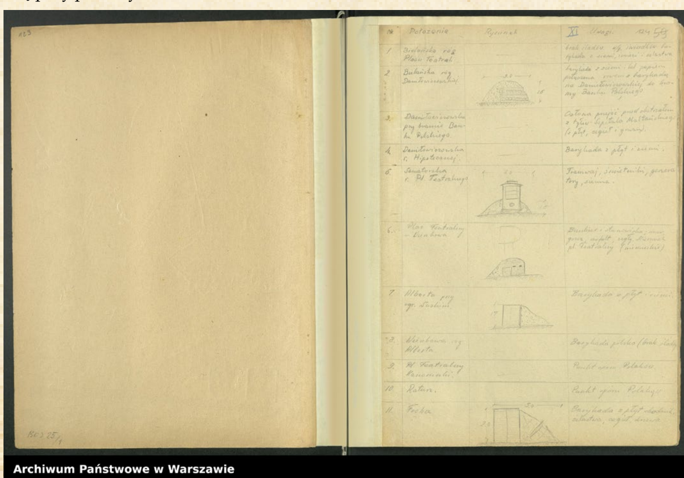
Szczątki tramwajowe leżały na ulicach jeszcze kilka miesięcy po zakończeniu walk. Niemieccy okupanci, zajęci wysadzaniem ocalałych budowli, nie byli zainteresowani ich usuwaniem. Można się tym było zająć dopiero kilka miesięcy później. Jak pisało w maju 1945 r. „Życie Warszawy": Na głównych ulicach i placach Warszawy leżały dotąd liczne, wywrócone na bok, a nawet do góry kołami, wozy tramwajowe, które w czasie powstania miały służyć jako barykady. W ostatnich dniach przystąpiono do ich podnoszenia i usuwania. Czynności tych dokonuje się przy pomocy 28-tonowego czołga-ciągnika o sile 850 KM., użyczonego przez jedną z polskich jednostek wojskowych. Dotychczas oczyszczono w ten sposób Plac Trzech Krzyży, AL. Marszałka Stalina i ostatnio – Marszałkowską. Również na Pradze ściąga się do zajezdni tramwaje, które będą wyremontowane.

Wracającej do życia stolicy trzeba było jak najszybciej zapewnić jak transport. Tutaj lokowały się urzędy centralne, wracali starzy mieszkańcy, napływali ze zniszczonego kraju nowi. Jak podaje Dariusz Walczak w książce „Tramwaje powojennej Warszawy" na pewno tylko dwa wagony o nr 32 i 101 przetrwały wojnę w stanie nienaruszonym. Być może uchował się też trzeci (nr 35), ale tutaj pewności nie ma. Pozostałe, jeśli do czegokolwiek się nadawały, trzeba było poddać gruntownym remontom.

Do końca czerwca 1945 r. udało się wyremontować 21 wagonów silnikowych i 24 doczepy, w grudniu było to odpowiednio 53 i 56 wagonów, a na koniec marca 1946 r. 77 wagonów silnikowych i 73 doczepy. Potrzeby były duże, bo ludność stolicy czekała na komunikację miejską. Jeżdżące od kwietnia ciężarówki, które służyły jako autobusy, oczywiście nie zaspokajały oczekiwań. Trzeba było uruchomić tramwaje, które już przed wojną były podstawą transportu publicznego w stolicy (wiele autobusów miejskich opuściło we wrześniu 1939 r. Warszawę, wywożąc zagrożone zajęciem złoto Banku Polskiego).

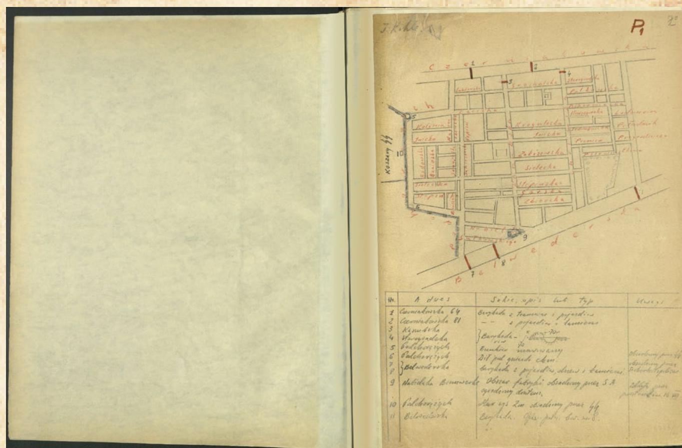
Tramwaje ruszyły 20 czerwca 1945 roku na mniej zniszczonej działaniami wojennymi Pradze. Na uroczystość otwarcia pierwszej linii zaproszono przedstawicieli rządu, władz lokalnych, Miejskiej Rady Narodowej oraz misji radzieckiej. Uruchomienie tramwajów pozwoliło władzom MZK na wprowadzenie zmian w kursowaniu komunikacji samochodowej i tym samym objęcie transportem publicznym większego obszaru stolicy.

Tabor był potrzebny od zaraz i w każdej ilości. Jednym ze sposobów jego pozyskiwania były oczywiście remonty tego, co zostało po Powstaniu Warszawskim. Jak pisał Dariusz Walczak, odbudowa zniszczonego taboru pełna była zagadek i paradoksów – czasami wagony w znośnym stanie technicznym nie były uruchamiane zaś te, które wojna potraktowała dużo bardziej srogo, kierowano do remontu. Łącznie po wojnie odbudowano 101 wagonów silnikowych (do tego trzy, które



Archiwum Państwowe w Warszawie

Skan strony z książki „Inwentaryzacja barykad przeprowadzona w okresie 04.IV-30.IV.1945 na podstawie stanu istniejącego pod kierunkiem inż. arch. Witolda Plapisa"



Archiwum Państwowe w Warszawie

Skan strony z książki „Inwentaryzacja barykad przeprowadzona w okresie 04.IV-30.IV.1945 na podstawie stanu istniejącego pod kierunkiem inż. arch. Witolda Plapisa”

odbudowano jako doczepne) i do tego 111 wagonów doczepnych.

Remonty odbywały się w niemal wszystkich warszawskich zajezdniach: na Mokotowie, Pradze (ponad 60 wagonów), Woli (ponad 50), Rakowcu. Zgodnie z hasłem „Cały naród buduje swoją stolicę” remontowano również w innych miastach. Fabryka Mostowagon w Chorzowie zajmowała się warszawskim taborem przez prawie trzy lata, od października 1945 r. do sierpnia 1948 roku, a z kolei Fabryka H. Cegielskiego w Poznaniu, mając u siebie wagony skradzione po powstaniu ze stolicy, wyremontowała je samodzielnie.

Wiadomo było, że wagony przedwojenne to była tylko kropla w morzu potrzeb – było ich mało i były bardzo wysłużone. Dlatego władze MZK nieustannie szukały nowych miejsc, z których można było pozyskać tramwaje dla stolicy. Historia przedwojenna zatoczyła koło, kiedy do Warszawy wróciły wagony zrabowane przez okupantów we wrześniu 1939 roku. Zamówione w Fabryce Wagonów Gdańsk S.A. oraz w Zjednoczonych Hutach „Królewskiej” i „Laura” na Śląsku wagony zamiast do stolicy Polski, pojechały do stolicy Niemiec. Warszawiacy nazwali je „berlinkami”. Ich konstrukcja była tak wytrzymała, że kursowały do 1975 roku i „widziały” odbudowane mury Zamku Królewskiego. ■

Źródła:

www.sppw1944.org;

„Barykada” Nr 14, wydanie popołudniowe z 25 VIII 1944 r.;

W. Winek „Krótki rys działalności konspiracyjnych związków zawodowych w warszawskich tramwajach i autobusach w latach 1939 – 1944”, Warszawa 2104;

D. Walczak „Tramwajem przez Stadt Warschau”, Eurosprinter 2016;

Dariusz Walczak „Tramwaje powojennej Warszawy”

J.Sawicki, J. Janiak, D. Walczak, T. Igielski „Warszawskie tramwaje elektryczne 1908 – 1998”, Warszawa 1998.

Inwentaryzacja barykad przeprowadzona w okresie 04.IV - 30.IV.1945 na podstawie stanu istniejącego pod kierunkiem inż. arch. Witolda Plapisa, Archiwum Akt Nowych.



fot. ZTM

ZAKRĘCONE POSZUKIWANE

SILNE, NIEZALEŻNE, ODWAŻNE

Pomożemy Ci zdobyć **uprawnienia**

Zapłacimy za Twój kurs

Zeskanuj kod **QR**
i dowiedz się więcej







Oferujemy atrakcyjne wynagrodzenie i ciekawą pracę.

Więcej informacji znajdziesz na warszawa.praca.gov.pl/kierowcy

---



Warszawski Transport Publiczny



Urząd Pracy m.st. Warszawy
















zakochaj się
w Warszawie